Пролетарии всех стран, соеди[няйтесь!]

Цена номера—10 коп.

РАБОЧИЙ

ВСЕБЕЛОРУССКАЯ ЕЖЕДНЕВНАЯ РАБОЧАЯ ГАЗЕТА—ИЗДАНИЕ ЦК КП(б)Б и ЦСПСБ

№ 287 (2236) ВОСКРЕСЕНЬЕ 29 ДЕКАБРЯ 1935 г.

Совещание передовиков урожайности по зерну, трактористов и машинистов молотилок с руководителями партии и правительства

27 декабря в 6 часов вечера в Большом Зале Кремлевского Дворца открылось совещание передовиков урожайности по зерну, трактористов и машинистов молотилок с руководителями партии и правительства.

На совещание прибыли свыше 1200 делегатов со всех концов Советского Союза, добившихся наивысших показателей в работе на колхозных и совхозных полях.

Бурными овациями, горячими, долгонесмолкающими аплодисментами, приветственными возгласами встретили участники совещания товарищей **Сталина, Молотова, Кагановича, Ворошилова, Орджоникидзе, Чубаря, Микояна, Жданова, Андреева, Косиора Постышева, Эйхе, Петровского, Рудзутака, Яковлева, Чернова, Калмановича.**

Совещание открыл краткой вступительной речью народный комиссар земледелия Союза ССР тов. **Чернов.**

На вечернем заседании выступили **Волошин Андрей Ефимович**—бригадир тракторной бригады Ленинградской МТС, Азово-Черноморского края, **Маликов Степан Прокофьевич**—председатель колхоза «Труженик», Саракташского района, Оренбургской области, **Яковенко Михаил Александрович**—бригадир полеводческой бригады колхоза «Заветы Ленина», Прималкинского района, Кабардино-Балкарской автономной области Северного Кавказа, **Ангелина Прасковья Никитовна**—бригадир тракторной бригады Старобешевской МТС, Донецкой области, **Гусев Петр Павлович**—бригадир тракторной бригады Столбищенской МТС, Татарской АССР, **Доброскок Лука Константинович**—бригадир полеводческой бригады Фунтуклеевского свеклосовхоза, Киевской области, **Тихий Петр Филиппович**—тракторист Ново-Григорьевской МТС, Днепропетровской области, и **Берлизов Петр Александрович**—бригадир полеводческой бригады колхоза «Красный партизан», Верхне-Уральского района, Челябинской области.

Утреннее заседание 28 декабря

Утреннее заседание 28 декабря открывает народный комиссар земледелия СССР тов. **А. Чернов.**

Увидя появившегося за столом президиума тов. СТАЛИНА, участники совещания восторженными возгласами и криками «ура» приветствуют любимого вождя народов СССР. И когда тов. **Шмельц** — стахановец Сейтлерской МТС в Крыму—произносит свои первые слова: — Горячий колхозный привет великому машинисту пролетарской революции нашему дорогому СТАЛИНУ, — зал снова встает, устраивает бурную овацию.

Один из лучших колхозных машинистов на молотьбе тов. Шмельц рассказывает о своей жизни. Один его сын служит в Краснознаменной амурской флотилии, второй —в авиации, третий учится в школе. Сам Шмельц рос вместе с колхозом: он раньше работал бригадиром по ремонту, а теперь—машинист, отличник. На нынешней уборке давал до 30 тонн зерна в день.

Я обещаю товарищу СТАЛИНУ в будущем году работать еще лучше— заканчивает свою речь тов. Шмельц.

Слово получает председатель колхоза «Игенче» (Хайбуллинский район, Башкирии) тов. **Сынбулатов.** Он говорит на башкирском языке, речь его переводится на русский. Но и без перевода участники совещания понимают те места его речи, в которых он говорит о роли любимого вождя народов в победах страны, в росте благосостояния и культуры угнетенных при царизме национальностей.

Колхоз дал отличный урожай: с 738 га в среднем по 103 пуда. Овес дал даже 138 пудов, а рожь 137 пудов с га. Большую прибавку урожая принесла яровизация: с участка в 81 га снято по 150 пудов пшеницы. Образцово справившись со всеми своими обязательствами, колхозники получили по 13,4 кило на трудодень.

— Наши колхозники стали зажиточными. Сталинский устав обеспечил эти успехи.

Тов. Сынбулатов заканчивает свою речь обещанием снять в будущем году средний урожай по колхозу не меньше 120 пудов с га.

— Да здравствует коммунистическая партия, давшая нам веселую, светлую жизнь!

Да здравствует наш любимый товарищ СТАЛИН! (**Бурные аплодисменты, все встают**).

Выступает, встреченная продолжительными аплодисментами, тов. **Денисова,** председатель колхоза им. Крупской, Сталинградского края. Она прекрасно знает свое дело и с любовью рассказывает, как новыми приемами агротехники (например, боронование озимых) добилась с большой площади по 156 пудов с гектара.

Рассказав о порядке, дисциплине и организованности в работе в своей артели тов. Денисова в заключение ярко говорит о прошлой жизни. Она и муж участвовали в гражданской войне, воевали за Советскую власть и завоевали счастливую радостную жизнь.

— Наши колхозники просили передать родному Сталину горячий привет. Да здравствует любимый вождь товарищ СТАЛИН!

Тепло встречает совещание агронома отделения совхоза «Боевой» (Омская область) тов. **Селькова.** Это молодой советский агроспециалист.

— Сколько вам лет? спрашивает тов. Сталин.

— Мне 24 года, — отвечает Сельков. Его воспитал комсомол. Он упорно учился и получил звание агронома-семеновода. Все свои знания тов. Сельков вложил в дело борьбы за высокий урожай социалистических полей и результаты налицо: отделение получило с массива сортового овса «золотой дождь» — 210 пудов с га на площади 176 гектар. В среднем по отделению зерновые дали 141 пуд с га.

— Я обещаю по-партийному, по-большевистски выполнить свое обязательство дать в будущем году в среднем 150 пудов с га, а на участке в 500 га собрать не меньше 200 пудов с га.

— Великая радость жить и работать в стране, руководимой любимым Сталиным!

При шумной овации всего зала тов. Сельков поднимается в президиум и пожимает руку тов. Сталину. Затем он здоровается с другими членами президиума.

Тов. Григоров — тракторный бригадир Сталинской МТС (Воронежская область) добился в этом году средней выработки на трактор в 1360 га. В 1936 году он обещает обработать 1600 гектаров. Рассказ тов. **ГРИГОРОВА** посвящен задаче повышения квалификации кадров, которые решили нынешний успех и обеспечат выполнение нового обязательства.

Выступает председатель колхоза «Веселая жизнь» (Курская область) тов. **Сериков.** В этом году колхоз дал в среднем 114 пудов с гектара.

По некоторым культурам на чистых парах мы дали уже в этом году по 189 пудов на га. Можно брать еще более высокие урожаи. Теперь этого можно и нужно добиться.

Основы будущего высокого урожая заложены. Колхозники «Веселой жизни» с энтузиазмом взялись за выполнение сталинской программы повышения урожайности зерновых до 7—8 млрд. пудов.

Тов. **Бабазанский** — бригадир полеводческой бригады колхоза «Новая жизнь», Харьковской области, на украинском языке рассказывает о достижениях своего колхоза. Средний урожай 185 пудов с га, проведение уборки в 7 дней, выполнение плана хлебопоставок к 28 августа — таков актив колхозников «Новой жизни» в 1935 году. Тов. Бабазанский от имени колхозников Харьковщины дает обязательства не сдавать взятых темпов и дать в 1936 году не меньше 35 центнеров с гектара, активно включившись в реализацию поставленной товарищем Сталиным задачи — бороться за 7—8 миллиардов пудов хлеба.

Тов. **Коротков** (председатель колхоза им. Сталина, Чувашской республики), говоря о достижениях своего колхоза в борьбе за высокий урожай, подчеркивает исключительную важность перенесения методов Стаханова в сельское хозяйство. До стахановского движения,—говорит тов. Коротков, у нас один конюх ухаживал за 12 лошадьми, теперь же один конюх обслуживает 25 лошадей, и упитанность лошадей стала значительно лучше. Особое внимание, говорит тов. Коротков, мы должны обратить на дело выращивания кадров. Следуя указаниям нашего отца — великого Сталина, говорит тов. Коротков, мы уже вырастили своих трактористов, монтеров, машинистов, радистов и эти кадры обеспечат выполнение поставленной товарищем Сталиным задачи чтобы наша страна в ближайшие годы давала бы урожай в 7—8 миллиардов пудов.

Товарищи **Сиротюк** — тракторист Одесской области и **Орел** — бригадир колхоза им. Коминтерна Одесской области — передают горячий привет вождю народов товарищу **Сталину** от имени колхозников Одесщины. Они заявляют, что активно включаются в реализацию поставленной товарищем Сталиным задачи довести урожай страны в ближайшие годы до 7—8 миллиардов пудов и подкрепляют это заявление конкретными обязательствами: т. Сиротюк дает обещание, что его район даст не менее 1.500 гектаров на трактор за сезон, а т. Орел обещает довести урожайность до 205 пудов пшеницы с га, а также дать не менее 500 центнеров свеклы с гектара.

Тов. **Петров** — управляющий отделением Нагайбакского совхоза, Челябинской области, сообщает, что добился в 1935 году урожая в 25 центнеров с га. Что обеспечило победу? Мы успешно боролись, говорит т. Петров, с сорняками, широко применяли снегозадержание, удаляли камни из почвы. В заключение т. Петров дает обещание дать в 1936 г. не менее 29 центнеров с гектара.

Слово получает **т. Ахметов** — председатель колхоза «Картыл», Вейнертовского района, Карагандинской области, Казакской ССР, выступающий на казакском языке. Он рассказывает о том, как под руководством великой партии Ленина—Сталина, выполняя указание вождя народов Сталина, казакский народ вышел на широкую дорогу культурной, зажиточной жизни.

— Раньше мы кочевали, говорит т. Ахметов. Лучшие земли были у баев. Мы не сеяли, не косили, скота не имели, а теперь мы, изгнав баев, добились в этом году урожая в 189 пудов с га, увеличили поголовье скота по сравнению с 1932 годом в три раза. Теперь у нас не редкость, что отдельные колхозники имеют 4—5 голов крупного рогатого скота и 45 голов мелкого скота. Мы успешно осуществляем указание нашего любимого товарища Сталина о выращивании кадров. Мы подготовили 10 трактористов, 2-х шоферов, 2-х машинистов. Живем мы хорошо, зажиточно, весело и этим мы обязаны нашему дорогому товарищу Сталину. Данное товарищем Сталиным задание — добиться сбора хлебов в 7-8 миллиардов пудов в год,—заканчивает тов. Ахметов,—мы приветствует и со своей стороны даем обязательство уже в 1936 году поднять урожайность до 35-40 центнеров с гектара. Даем мы также обязательство товарищу Ворошилову, подготовить лучших коней для нужд обороны нашей великой родины, кончает под шумные аплодисменты всего зала тов. Ахметов свою речь.

Тов. **Щенников** (председатель колхоза «Победа», Дмитровского района Московской области), приветствуя совещание от имени своего краснознаменного района, дает обязательство довести в 1936 году урожайность до 30 цент. с га.

На трибуне председатель колхоза им. Сталина, Буйнакского района, Дагестанской республики, Северокавказского края тов. **Даибов.**

Его первые слова посвящены тому, что ведет к радостной, счастливой жизни народы, раньше угнетенные и подавленные царскими опричниками. Тов. Даибов передает горячий привет от колхозников многонационального Дагестана величайшему человеку нашей эпохи, вождю народов, любимому **Сталину.** Слова привета тов. Даибов произносит по русски, а затем говорит на родном кумыкском языке. Он рассказывает, как его колхоз за последние 4 года стал зажиточным мощным колхозом. 4 года тому назад у колхоза была задолженность в 150 тысяч рублей, а сейчас он имеет 250 тыс. наличными на текущем счету. Колхоз построил образцовую школу, электростанцию, черепично-кирпичный завод, образцовую конюшню, большую столовую, которая кормит завтраками, обедами и ужинами все 225 семейств колхоза. Колхоз телефонизирован и на 60 процентов радиофицирован, имеет водопровод.

Когда раньше мы справляли свадьбу,—говорит тов. Даибов,—то обходились только зурной, а теперь имеем духовой оркестр в 25 человек. Колхоз снял два урожая в 1935 году — первый по 28 цент. с га и второй по 14 центн. с га. В 1936 году мы обещаем снять за два урожая по 60 цент. с га.

Тов. Даибов сообщает далее, что колхоз им. Сталина дал лучших коней для Красной армии и сейчас в отряде конников совершивших переход через Кавказский хребет, имеются лошади колхоза. В любое время по первому зову нашего наркома тов. Ворошилова мы сядем на своих коней и пойдем сражаться за советскую власть.

Тов. Даибов говорит о культурном росте своей родной страны и заканчивает свою речь словами: Да здравствует ленинско-сталинское правительство! Да здравствует товарищ Сталин!

Тракторист зерносовхоза им. Ворошилова, Северо-Кавказского края тов. **Ранков,** передал пламенный привет товарищу Сталину, докладывает совещанию: в 1935 году я вспахал на своем «ЧТЗ» в переводе на мягкую пахоту 1810 га, а со сменщиком трактор вспахал 3 489 га.

В 1936 году я беру обязательство вместе со своим сменщиком вспахать на тракторе «ЧТЗ» 5 тыс. га. Члены президиума, а вместе с ними все совещание аплодирует этому обязательству.

Тов. Волкова сменяет на трибуне тов. **Будагян** — женщина бригадир армянского колхоза «Аршалуйс», Вагаршапатского района, Армянской ССР. Участники совещания встречают ее **криками «ура» и бурными аплодисментами.**

С горячей любовью она говорит на армянском языке о своей родине, которая недавно праздновала 15-летие освобождения от ига империалистов и их агентов—дашнаков.

Армения сотни лет была страной голода, нищеты и сирот. Теперь это—страна зажиточной, счастливой и веселой жизни.

— С детства я осталась сиротой,— говорит тов. Будагян, — советская власть и товарищ **Сталин** заменили мне отца и мать, а колхоз стал моим родным домом. А вчера я, бывшая сирота, удостоилась счастья видеть самого великого человека в мире — Сталина. Я добилась этой великой чести, так, как моя бригада хорошо боролась за высокий урожай.

Тов. Будагян говорит о том, как при советской власти пали цепи рабства, в которые сотни лет была закована армянская женщина.

За эту счастливую жизнь спасибо великому вождю народа товарищу **Сталину,**—заканчивает тов. Будагян под бурные аплодисменты всего зала.

Тов. Чернов об'являет перерыв до 6 часов вечера.

Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением

ДОКЛАД тов. Л. М. КАГАНОВИЧА НА ПЛЕНУМЕ ЦК ВКП(б) 22 ДЕКАБРЯ 1935 г.

I. СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ—ТОРЖЕСТВО ДЕЛА ЛЕНИНА—СТАЛИНА

Товарищи! В своей речи на всесоюзном совещании стахановцев товарищ **Сталин** вскрыл глубочайший исторический смысл и значение стахановского движения. Совершенно ясно, что дело идет не о текущей кратковременной кампании. Дело идет о гигантском историческом движении, выражающем победу социализма над системой капитализма.

Стахановское движение есть, прежде всего, победа генеральной линии ленинской партии и ее могучего сталинского Центрального Комитета. **(Аплодисменты).**

В 1930 г. в политическом отчете Центрального Комитета XVI-му с'езду нашей партии товарищ Сталин, говоря, о мощном под'еме в рабочем классе, так охарактеризовал социалистическое соревнование:

«Теперь уже не может быть сомнения, что одним из самых важных фактов, если не самым важным фактом, нашего строительства, является в данный момент социалистическое соревнование фабрик и заводов, перекличка сотен тысяч рабочих о достигнутых результатах по соревнованию, широкое развитие **ударничества.** Только слепые не видят, что в психологии масс, и в их отношении к труду произошел громадный перелом, в корне изменивший облик наших заводов и фабрик. Не так давно еще раздавались у нас голоса о «натуманности» и «несостоятельности» соревнования и ударничества. Теперь эти «мудрые» люди не удостаиваются даже насмешки, — их считают просто отжившими свой век «мудрецами». Теперь дело соревнования и ударничества является делом завоеванным и закрепленным. Это факт, что социалистическим соревнованием охвачено у нас не менее двух миллионов рабочих, а в ударные бригады вовлечено более миллиона рабочих.

Самое замечательное в соревновании состоит в том, что оно производит коренной переворот во взглядах людей на труд, ибо оно превращает труд из зазорного и тяжелого бремени, каким он считался раньше, в дело **чести,** в дело **славы,** в дело **доблести** и **геройства».**

Стахановское движение является естественным результатом всего предыдущего этапа социалистического соревнования и ударничества, широко развернувшегося еще в период первой пятилетки. Именно поэтому товарищ Сталин, давая оценку стахановскому движению, подчеркнул, что стахановское движение является новым высшим этапом социалистического соревнования. Стахановское движение продолжает дело социалистического соревнования на новой технической и организационной основе. Выросли заводы, фабрики, страна технически вооружилась, стала иной, поднялись новые пласты людей, перевоспитанных социалистическим соревнованием, ударничеством. Новая страна, новые люди — вот что родило мощную волну замечательного стахановского движения. **(Аплодисменты).**

Стахановское движение — это великое движение, имеющее еще своим началом коммунистические субботники. Ленин, говоря о коммунистических субботниках, рассматривал их как начало переворота в отношении к труду, как крупнейшую победу «над собственной косностью, распущенностью, мелко-буржуазным эгоизмом».

«Это — начало переворота, более трудного, более существенного, более коренного, более решающего, чем свержение буржуазии, ибо это — победа над собственной косностью, распущенностью, мелко-буржуазным эгоизмом, над этими привычками, которые проклятый капитализм оставил в наследство рабочему и крестьянину. Когда эта победа будет закреплена, тогда и только тогда новая общественная дисциплина, социалистическая дисциплина будет создана, тогда и только тогда возврат назад, к капитализму, станет невозможным, коммунизм сделается действительно непобедимым». (Ленин «Великий почин» — т. XXIV, стр. 329).

Да, это было действительно начало, первая ступень социалистического перевоспитания людей в процессе производства и труда. За ним пошли другие ступени.

Коммунистические субботники зародились в годы голода и холода, в годы войны, в годы бедности.

Коммунистические субботники отражали и нашу силу, вызванную Октябрьской революцией и нашу слабость — бедность и хозяйственно-техническую отсталость. Они еще не могли принять характер широкого, массового переворота в отношении к труду, но Ленин увидел в них начало этого великого переворота.

Следующие этапы этого переворота — это социалистическое соревнование и ударничество, и, наконец, стахановское движение.

Социалистическое соревнование означало уже развертывание этого переворота, развертывание социалистического наступления по всему фронту. Это наступление было выиграно нами в борьбе с классовыми врагами, в борьбе с теми, кто внутри партии пытался ставить палки в колеса и мешать развертыванию творческих сил и инициативы народа в деле социалистической перестройки своей страны, в деле превращения ее из страны отсталой в передовую, культурную, социалистическую страну.



Стахановское движение, развернувшееся во второй пятилетке на основе социалистического соревнования, когда колхозы окрепли, когда индустрия стала на ноги, когда даже транспорт, отстававший, начал подниматься уверенно в гору, — стахановское движение выражает уже новое в нашей стране, выражает зажиточную социалистическую жизнь, выражает торжество идей, целей, забот и трудов великих создателей нашей партии и советской страны Ленина и Сталина. (**Бурные аплодисменты**).

Особенности развития социалистического соревнования и стахановского движения на ж.д. транспорте

Я не буду касаться многих вопросов, общих для всего народного хозяйства, которые затронуты в докладах т. т. Орджоникидзе, Микояна, Любимова и Лобова. Я остановлюсь по преимуществу на тех особенностях, которые имеются не только в хозяйственной области, но и в самой истории развития социалистического соревнования и стахановского движения на железнодорожном транспорте. Рассмотрение этих особенностей весьма существенно для правильного понимания задач, которые сейчас стоят перед железнодорожниками в деле развития стахановского движения.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте в годы первой и даже в начале второй пятилетки отставало в своем развитии от промышленности, в особенности от тяжелой. Это отставание в росте социалистического соревнования, в росте сознательности и пролетарской дисциплинированности работников, нельзя отделить от отставания в работе ж. д. транспорта.

В 1932 году в промышленности было 65 проц. рабочих ударников, а в 1934 году, т. е. на 2 года позже на железнодорожном транспорте числилось всего 41 проц. ударников. Я говорю — числилось потому, что сама эта статистика не всегда соответствовала фактическому положению дела. Если бы на ж. д. транспорте действительно было 41 проц. боевых ударников, то они могли бы повести за собою остальных работников и поднять транспорт.

Соцсоревнование и ударничество на железнодорожном транспорте отставало не только количественно, но и качественно. Нельзя сказать, что на транспорте не было героев социалистического труда. Были герои, были люди, которые болели душой за состояние железнодорожного транспорта. Достаточно назвать такие имена, как Томке, Кутафин, и др. Они давали образцы хорошей работы. Но эти образцы хорошей работы гасли, тонули в общем плохом состоянии дисциплины, в отсутствии организованности, в общей расхлябанности и плохой работе ж. д. транспорта. Недаром еще в 1933 г. постановление Центрального Комитета партии «О Политотделах на ж. д. транспорте» крайне резко охарактеризовало состояние трудодисциплины на железнодорожном транспорте.

«Чтобы вывести железнодорожный транспорт на широкую дорогу и покончить с его недостатками, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, надо покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувства величайшей ответственности перед страной, надо добиться того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм.

А что мы имеем на деле? На деле разгильдяйство и расхлябанность, слабая трудовая дисциплина и перебои в работе транспорта все еще остаются у нас не ликвидированными. Более того, коммунисты и беспартийные активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а наоборот, сами оказываются лодырям и прогульщиками»

Такова была суровая оценка, данная Центральным Комитетом партии состоянию дисциплины, работоспособности и слаженности железнодорожного организма. Товарищи Сталин и Ворошилов на XVII с'езде партии в 1934 году, а товарищи Молотов и Орджоникидзе на VII Всесоюзном с'езде Советов уже в начале 1935 года дали не менее резкую оценку работе железнодорожного транспорта.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж. д. транспорте начало серьезно развиваться в конце 1934 года с об'явлением сталинского призыва ударников и широко, по-настоящему развернулось в 1935 году, когда ж д. транспорт начал подыматься в гору.

Промышленность до возникновения стахановского движения прошла длительную стадию нескольких лет ударничества и бурного под'ема пафоса строительства, а после известного исторического лозунга товарища Сталина — и пафоса освоения. В отличие от промышленности, социалистическое соревнование и ударничество на ж. д. транспорте, сразу без значительных интервалов перешло на более высокую ступень стахановского движения.

Причины столь запоздалого развития социалистического соревнования и ударничества на жел. дор. транспорте лежат не только в недостатках организационного характера. Свое влияние здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их текучесть. Некоторые из них, как я уже отмечал это на совещании строителей по отношению к железнодорожному строительству и что можно распространить и на весь железнодорожный транспорт, в особенности на путевое и некоторые части эксплуатационного хозяйства, пытались найти на транспорте «полосу отчуждения от коллективизации».

На запоздание развития социалистического соревнования на ж.-д. транспорте сказалась и косность части командных кадров, не отказавшихся от старых казенных традиций, и неудовлетворительная работа ж. д. партийных организаций и коммунистов, заслуживших резкую оценку в постановлении ЦК о Политотделах от 10 июля 1933 г.

Но главное и основное заключалось в том, что на ж. д. транспорте больше чем в какой либо другой отрасли народного хозяйства укоренилась и укрепилась реакционная, как потом выявилось антисоветская «теория» о том, что ж. д. транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт «работает на пределе», что исчерпаны все его технические и хозяйственные мощности, а раз так, то государству и партии нечего пред'являть претензии к железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода орудий производства, паровозов, вагонов и т. д., и только тогда они смогут поднять погрузку.

Образцы работы стахановцев-кривоносовцев

Первые успехи железнодорожного транспорта в 1935 году связаны именно с настоящим широким развертыванием социалистического соревнования и ударничества.

Стахановское движение на транспорте естественно началось с наиболее механизированной части железных дорог — с их двигательной силы — с паровозов, началось у паровозных машинистов.

Когда заводов, электростанций было еще мало, железные дороги являлись в стране, так сказать, пионерами механизации, пионерами машинизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической вооруженности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако транспорт по самой своей природе имеет техническую и организационную базу не меньшую, чем другие отрасли народного хозяйства (за исключением тяжелой промышленности) для развития стахановского движения.

Из всех отраслей ж.-д. транспорта наше паровозное хозяйство наиболее технически передовое. Правда, имеется много старых паровозов, но большинство наших паровозов модернизированные уже за годы революции. Паровоз «Э», который сейчас по сравнению с паровозами «ФД» и «СО» считается у нас уже отставшим, этот паровоз «Э» реконструировался в период революции, и он является довольно мощным локомотивом.

Не случайно, что тов. Кривонос, когда всюду и везде техническая скорость была 22—23 клм. — первый на паровозе «ЭУ» дал 48 клм. в час технической скорости. Если можно паровоз «ЭУ» считать несколько устаревшим по сравнению с «ФД», то в этой условно старой технике таились колоссальные резервы, были занижены технические нормы, занижены технические показатели, которые такой хороший боевой машинист как Кривонос сломал и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе «ФД» машинист Екатерининской дороги Омельянов достиг технической скорости 52—53 клм. в час. Эта скорость регулярно держится нашими стахановцами - кривоносовцами во все время их работы. А в отдельные поездки скорость достигается еще большая — до 60—65 клм. в час.

Не буду приводить здесь подробных цифровых данных о количестве стахановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке обычного статистического учета, а по моей личной просьбе начальники дорог и политотделов персонально учли 69 тысяч стахановцев. По данным 9 дорог, Донецкой, Екатерининской, Северной, М.-Казанской, Западной, Москва—Донбасс, Юго-Восточной, Северо—Кавказской и Южно-Уральской из 16 тысяч машинистов имеется 2262 стахановцев — 14 процентов.

Стахановцем - машинистом мы считаем того, кто значительно перевыполняет техническую скорость и работает безаварийно. У нас среди стахановцев - кривоносовцев нет ни одного аварийщика. (**Аплодисменты**). Среди рабочих по ремонту паровозов по данным этих же дорог имеется 12 проц. стахановцев, среди составителей — 24 проц., среди стрелочников—5 проц., среди кондукторов—6 проц., среди диспетчеров—8 проц., среди вагонников—3,5 проц., среди путейцев—4 проц.

Таким образом даже эти цифры говорят об отставании стахановского движения среди других категорий железнодорожников, в частности у гонников, путейцев и эксплоатацион-

Продолжение доклада товарища Л. М. Кагановича см, на 2 стр.

Продолжение доклада тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

чиков за исключением составителей. Мы должны развивать среди них стахановское движение, но ни в коем случае не вздувать искусственно цифры — очковтирательство и фикции нам не нужны.

Характерно отметить, что впереди по развитию стахановского движения идут те категории работников, которые связаны с более мощной и отчасти новой техникой — паровозные машинисты, среди вагонников — автоматчики, среди путейцев—те, которые обслуживают путевые механизмы.

Впереди, как по развитию стахановского движения, так и по своей работе, идут Донецкая и Екатерининская дороги. К числу лучших дорог можно присоединить Октябрьскую, Юго-Западную, М.-Казанскую, Северную, Закавказскую, Кировскую, МББ; из восточных дорог — Пермскую, бывшую Северо-Кавказскую, ныне разделенную на две дороги — Азово - Черноморскую и Северо-Кавказскую дороги.

Донецкая дорога имеет образцы стахановцев, как среди машинистов, так и среди других категорий железнодорожников. Такие славные машинисты, как Кривонос, Шулип, Отрощенко, Бучко, Водолазский, Донин, Карасев и другие вместо заданной технической скорости 20,6 клм. в час давали и дают 40—45—48 клм. в час. Имеются образцы и среди работников других служб. Составитель Краснов показал, как можно формировать поезда вместо 50-ти за 7—10 минут непосредственно с горки; кондуктор Ворона удвоил коммерческую скорость сборных поездов; диспетчер Исаенко вчетверо увеличил процент проследования поездов по расписанию, доведя его с 20-ти до 80-ти проц.; составитель Древаль удвоил технические возможности маневровых средств в парке формирования.

В Попаснянском отделении поднимаются лучшие диспетчера. По предложению молодого диспетчера Веретенникова, сокращена излишняя маневровая работа, благодаря пересмотру давно устаревшей специализации путей.

Станция Попасная добилась серьезных успехов в сокращении простоев транзитного парка, сократив с 8.4 часа в ноябре до 5—6 часов в декабре, т. е. на 3 часа, а грузовой простой с 19 час. до 11 час. — на два часа ниже нормы. Отправление поездов по расписанию составляет 90—95 проц.

Всем известно, что на железных дорогах нехватало машинистов и других квалифицированных работников, из-за этого было много сверхурочных.

Сейчас поднятие производительности труда, в первую очередь увеличение технических и комерческих скоростей, дало возможность проводить большую работу с меньшим количеством паровозных, кондукторских бригад и бригад смазчиков. Если на 1-I 1935 года Донецкой дороге требовалось 2830 паровозных бригад, то в ноябре требовалось лишь 2490 бригад. То же самое с кондукторами. На 1-VII—1935 года было 3200 кондукторских бригад. В ноябре же, при увеличении коммерческой скорости, имеется всего 2500 бригад. Раньше имели 2500 смазчиков, а сейчас 1900. Это дает возможность полной ликвидации сверхурочных.

По Екатерининской дороге выдвигается в особенности паровозное депо Нижнеднепровск-узел. Там вместо 22 стахановцев, которые были 2 месяца тому назад, сегодня в результате упорной борьбы за обучение, за овладение техникой,—потому что быть стахановцем на паровозе это не просто пожелать, нужно овладеть техникой, нужно уметь ездить хорошо,—имеется сегодня уже 99 стахановцев. Из этого депо вышли такие передовые машинисты, как Омельянов, который выступал на совещании стахановцев и который является действительно образцом не только хорошего машиниста, но организатора стахановско-кривоносовского движения. Наиболее яркий пример улучшения работы среди эксплоатационников в результате развития стахановских методов имеется на станции Нижне-Петровск-узел. На этой станции стахановец—начальник станции тов. Галаган для улучшения всей работы станции и уменьшения простоев ввел ряд организационно - технических мероприятий. На горке станции был установлен, например, походный радиотелефон. Установка этого телефона, по которому конторщик дает сведения о вагонах дежурному по горке непосредственно от состава, дала возможность сократить время на роспуск одного состава с 18 мин. до 12 мин. Благодаря этому нововведению на горке станции 6-го декабря в смене комсомолки Бровкиной было распущено 27 составов в количестве 1567 вагонов, т. е. на 50 проц. больше проектной мощности горки.

Среди паровозных машинистов развивается замечательное движение, не только за повышение технической скорости, но и за повышение среднесуточного пробега паровозов и увеличение весов водимых ими поездов.

В тульском депо развивается движение «пятнадцатитысячников», т. е. машинистов, которые берут на себя обязательство дать месячный пробег паровоза не менее 15 тыс. клм., или не менее 500 клм. в сутки при норме для «ФД» 448 клм. Машинисты-орденоносцы Марков и Огнев взялись на своих паровозах вместе со своими напарниками дать не менее 18 тыс. километров в месяц. И эти обязательства они успешно выполняют, а старший машинист Пчелов дал на своем паровозе 650 клм. суточного пробега.

На восточных дорогах за последние дни лучшие машинисты ломают старые традиции, когда зимой уменьшали вега поездов, т. е. сокращали количество вагонов, которые везет паровоз. В сильные морозы стахановцы-машинисты Томской, Омской, Южно-Уральской ведут безаварийно и без опозданий, а в ряде случаев со значительным нагоном, тяжеловесные составы. Например, на плече Усяты—Кузнецк при норме в 1600 тонн машинист Пашинцев на паровозе «ЭМ» провел поезд в 3600 тонн с нагоном 10 минут. На Омской дороге за 20 дней декабря 76 машинистов депо Омск провели без аварий тяжеловесные составы в 2500—3000 тонн. Я специально интересовался, как машинисты, которые ведут состав поезда, увеличенный почти вдвое, как они справляются с работой. Оказывается, у них никаких аварий нет. Машинисты-стахановцы-кривоносовцы доказали, что можно возить и еще более тяжелые поезда в 4000—4500 тонн теми же паровозами, возить быстро и без аварий. (Аплодисменты).

Машинисты-стахановцы на деле опровергают заниженные весовые нормы, которые определялись в прежние времена опытным путем с худшими машинистами и с тех пор не пересматривались.

Вы видите отсюда, товарищи, какие еще огромные неиспользованные резервы железнодорожного транспорта открывает замечательное стахановское движение.

«Предельщики» сознательно занижали техническую скорость по тем мотивам, что увеличение форсировки котла (которая измеряется килограммами с'емки пара на квадратный метр нагрева котла в час) приведет к излишним расходам топлива, что выгоднее ездить медленнее и возить более тяжелые составы. Наша практика за последние месяцы полностью разоблачила несостоятельность этих реакционных взглядов. Наши поезда ходят значительно скорее, техническая скорость увеличилась по сравнению с прошлым годом на 21 проц., а топлива в октябре 1935 года паровозы израсходовали на 3 проц. меньше, чем в октябре 1934 г. Несостоятельным оказалось и противопоставление скорости движения весу поезда. Стахановцы-кривоносовцы показали, что можно возить и тяжеловесные поезда быстро, а главное без аварий.

Мы должны добиваться повышения технической скорости в большинстве депо сети до уровня, достигнутого передовыми депо, должны добиваться увеличения среднесуточного пробега паровозов и экономии топлива.

От достигнутого повышения скорости и среднесуточного пробега паровозов мы уже получили известный эффект.

Конечно, много еще недостатков, велики простои в оборотных депо, под экипировкой, при осмотре паровоза, при ремонте, при промывке. Но вы знаете, товарищи, как прошлые зимы все дороги кричали: «Нет паровозов, давай паровозы». Зимой всегда начиналась переброска паровозов с одной дороги на другую. На сегодня я могу доложить Центральному Комитету партии, что мы не только избежали перебросок паровозов, но имеем сейчас на сети почти на полторы тысячи паровозов в запасе больше, чем в прошлом году. (Аплодисменты). Эти паровозы нам пригодятся и для дальнейшего расширения грузооборота, и на любой случай, если этого потребуют [illegible] родины. (Бурные аплодисменты).

II. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НА ПОД'ЕМЕ В ГОРУ

Бурный разворот социалистического соревнования, с которым железнодорожники запоздали на несколько лет по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, быстрое развертывание стахановского движения, мобилизация и лучшая организация передовых людей транспорта и всего хозяйственного организма, разгром реакционных элементов обеспечили успешный под'ем железнодорожного транспорта в гору. Товарищ Сталин в своей речи о стахановском движении приводил в качестве примера окопавшуюся в НКПС'е консервативную группу, обосновывавшую заниженную норму коммерческой скорости.

Эта группа реакционных профессоров все свои технические премудрости облекала в такие жреческие формулы, что многие «робкие» коммунисты не решались подступиться к ним.

Этим людям были предоставлены все возможности для пропаганды своих «теорий». Они руководили журналами НКПС. Они писали и издавали учебники. Они вырабатывали и разрабатывали планы движения, графики, которые являются практическим документом к действию, но которые были грамотой за семью печатями для многих руководящих коммунистов ж.-д. транспорта.

Эти профессора исходили из той позиции, что наш транспорт работает на пределе, что резервов нет и что погрузка 63 тысяч вагонов в сутки невозможна.

Им вторили в «благородных» тонах ответственные коммунисты, работники транспорта.

Насколько теория «предела» тесно смыкалась с враждебной оценкой положения и темпов развития страны, показывает то, что некоторые из этих бывших «героев» говорили, что среди части эксплоатационников существовало убеждение в том, что если бы мы начали грузить 70 тыс. вагонов, не было бы грузов в стране.

Можно спросить—неужели группа профессоров могла завоевать и отуманить умы такого громадного количества командиров и политработников? Нет, товарищи, никакой архиученый профессор не сможет околпачить коммуниста, если этот коммунист не ищет лазейки для того, чтобы оправдать свою собственную плохую работу.

Голоса с мест: Правильно. (Аплодисменты).

В том то все и дело, что между этой группой лжеученых, мозги которых были начинены чисто буржуазными представлениями о возможностях транспорта, и коммунистами-практиками сложился как бы негласный союз для защиты и перестраховки от критики партии и государства. Даже значительная часть коммунистов и ответственных работников транспорта, беспартийные активисты, сами того не желая, вместо того, чтобы критически подойти к своей собственной работе, с удовольствием принимали подсовываемое им оправдание невозможности выполнения плана тем, что, мол, нет паровозов, нет вагонов, нет необходимой технической базы.

В то время, как в промышленности и в сельском хозяйстве даже люди, не выполнявшие государственный план, признавали этот план законом, реальной возможностью, на транспорте, это надо прямо сказать, не только среди пропагандировавшей свои теории небольшой группы лжеученых, но и среди практиков, среди большинства железнодорожников господствовало твердое убеждение, что заданный государством железнодорожному транспорту план не по силам и транспортом невыполним. И не потому, что не мобилизованы все ресурсы, что работа плоха, что дисциплина никуда не годна, а потому, видите ли, что все технические ресурсы транспорта, все его возможности, пропускная способность станций и участков, мощность паровозного и вагонного парка якобы исчерпаны.

Нам, коммунистам, большевикам, сталинцам, нужно было в первую очередь взяться за суб'ективный фактор, нужно было критически вскрыть то, что зависит от нас самих и что мы можем и должны мобилизовать. И когда со всей остротой поставлен был вопрос о под'еме транспорта, о мобилизации ресурсов, прежде всего по линии ускорения оборота вагонов, наиболее наглые из окопавшихся врагов из банды лжеученых во главе с неким профессором Кудреватовым, бывшим руководителем дорог при Деникине, лучше работавшем у белых, чем у нас, который несмотря на это был в аппарате НКПС почетным человеком, выступили с документом, далеко выходящим за технические рамки, с документом по сути направленным против линии партии и советского государства.

В ответ на статью в «Правде» инженера Исаева, который пытался цифрами обосновать возможность улучшения оборота вагона и погрузки в 63 тыс. вагонов, т. е. того плана, который задан был государством, эти люди написали статью, в которой они технически «обосновывали» невозможность погрузки 63 тысяч вагонов, т. е. государственного плана. Они наплевали на технические расчеты, прибегали к демагогическому оправданию самых отсталых элементов и отсталых методов работы лишь бы сорвать начинавшийся под'ем ж.-д. транспорта.

Понятно, что они дискутировали вовсе не с Исаевым. Это было в апреле 1935 года, как раз в момент, когда мы разрабатывали приказ об обороте вагонов после издания приказа об авариях и крушениях.

Как видите, дело идет об антисоветской группе, которая сумела подделаться под советский тон, которая сумела даже подчинить своему влиянию и часть коммунистов. Чтобы коммунистов поймать на удочку они доказывали, что мы работаем лучше, чем в Америке, что оборот вагонов у нас лучше, чем в Америке и в других капиталистических странах.

Будучи проникнуты буржуазным представлением о нашем транспорте они не могли видеть, что анархическая система бесланового капиталистического хозяйства приводит к тому, что в капиталистических странах нельзя полностью производительно использовать оборудование, заводы, фабрики и, в особенности, вагонное хозяйство. [illegible]

[illegible] ударить по этой группе и не только дезавуировать и разгромить ее, но и развернуть работу среди коммунистов, командиров и политработников, чтобы они опомнились и поняли, что они попали в лапы к чужакам, что они пошли не по пути большевистской самокритики и мобилизации всех сил, которые имеются на транспорте а по пути замазывания своих недостатков.

В апреле на совещании в Центральном Комитете нашей партии, когда мы говорили о том, что надо выполнять годовой план погрузки во что бы то ни стало и, для того, чтобы покрыть недогруз первых двух месяцев, надо грузить в оставшиеся кварталы не менее 67 тысяч вагонов в сутки, то надо сказать, что многие из командиров-железнодорожников считали еще это невыполнимым, не верили в свои силы.

Только после приказа, разоблачившего предельщиков, после погрузки 1 мая 75.934 вагона, которая была «несчастьем» для «предельщиков», коммунисты и в первую очередь руководящие работники, начали приходить в себя и понимать, в каком реакционном болоте они до того сидели, после этого вся практическая борьба шла под определенным политическим углом зрения. Здесь видно, насколько правильно старое и вечно живое большевистское положение, что от политического направления в работе, от большевистской остроты постановки вопроса в решающей мере зависит успех дела. Если взять правильный прицел, если направление правильно, все мероприятия проходят в атмосфере действительной большевистской борьбы.

Последние три месяца мы грузим не менее 75 тысяч вагонов в сутки и, когда редкими днями погрузка спускается до 70 тысяч вагонов, мы считаем это уже провалом. Теперь многие начальники дорог так привыкли к перевыполнению плана погрузки, что когда дают только план то звонят в НКПС и говорят—у нас сегодня провал—дали только 100 процентов плана. (Оживление в зале)

Центральный Комитет партии и под его руководством НКПС дали новое направление делу разоблачения «предельщиков» и мобилизации масс железнодорожников, и это определило весь ход и исход борьбы за под'ем транспорта. Все дальнейшие практические мероприятия НКПС—и по обороту вагонов, и по борьбе с простоями, и по паровозному хозяйству и по борьбе с авариями и крушениями (хотя здесь мы еще сильно отстаем) проводились в борьбе с этими реакционными «предельческими» настроениями в теории и практике.

Не буду подробно говорить о результатах нашей работы. Погрузка железных дорог каждый день печатается в газетах.

Этот порядок, который предложил товарищ Сталин—печатать каждый день погрузку, он здорово подтягивает людей, и это очень хорошо. Работа на виду у всего народа. Плохо работаешь—весь народ тебя позорит. Хорошо работаешь—заслуживаешь похвалы и уважения. (Аплодисменты).

Погрузка железных дорог нарастала изо дня в день, и этот рост был отражением той борьбы, которая развернулась на транспорте.

Вот как шла погрузка по месяцам 1935 года:

В январе—50661 вагонов в сутки.
В феврале—56101 вагон в сутки.
В марте—59163 вагона в сутки.
В апреле—61977 вагонов в сутки.
В мае—69257 вагонов в сутки.
В июне—72665 вагонов в сутки.
В июле—72952 вагона в сутки.
В августе—73626 вагонов в сутки.
В сентябре—74664 вагона в сутки.
В октябре—75159 вагонов в сутки.
В ноябре—75651 вагон в сутки.
В декабре—на сегодняшний день—75100 вагонов в сутки. (Аплодисменты).

Этого роста погрузки мы добились под руководством ЦК, при активной помощи обкомов, крайкомов, ЦК нацкомпартий. Годовой план транспорт [illegible] погрузки.

По грузам: в тоннах погружено в 1935 году (по предварительным подсчетам):

Руды рудной—108,2 проц. годового плана, и 129,7 проц. по сравнению с 1934 г.

Черных металлов—112,9 проц. годового плана и 100,1 проц. по сравнению с 1934 г.

Стройматериалов—126,4 проц. годового плана и 140,4 проц. по сравнению с 1934 г.

Лесных материалов—117,1 проц. годового плана и 130,0 проц. по сравнению с 1934 г.

Дров—114,2 проц. годов. плана и 118,6 проц. по сравнению с 1934 г.

Хлебных грузов—103,4 проц. годового плана и 118,6 проц. по сравнению с 1934 годом.

Не выполнен план погрузки по двум видам грузов:

Каменный уголь и кокс—96,7 проц. годов. плана и 115,6 проц. по сравнению с 1934 г.

Нефтепродукты—90,8 проц. годов. плана и 109,4 проц. по сравнению с 1934 г.

Отчасти это произошло по причинам плохого вывоза угля в Кузбассе на Томской дороге, а отчасти потому, что план добычи нефти и угля был чуть-чуть пересмотрен, а план погрузки не был пересмотрен. Поэтому есть некоторый недобор.

Все же можно определенно заявить, что государственный план погрузки, как в целом, так и по основным грузам, нами перевыполнен. (Аплодисменты).

Вся погрузка за 1935 год по предварительным данным составила 390 миллионов тонн—68,1 тыс. вагонов среднесуточной погрузки—108,2 проц. годового плана и 122—123 проц. погрузки 1934 года. Перевозки составили 259,5 миллиардов тонно-километров—130,2 проц. годового плана и 126,2 процента перевозок 1934 г. (Аплодисменты).

Роста погрузки и перевозок мы добились как улучшением использования подвижного состава, увеличением скорости движения поездов, ускорением оборота вагонов, так и тем что в этом году полностью и даже с некоторым избытком получали полагающееся нам по плану количество новых вагонов от нашей славной тяжелой индустрии. (Аплодисменты).

Не все дороги одинаково улучшали свою работу. Железные дороги выполнили годовой план погрузки в вагонах (считая 3-ю декаду декабря на уровне 2-й декады декабря) так:

Московско-Казанская—112,4 проц. годового плана.
Курская—117,6 проц. годового плана.
Окружная—118,6 проц. годового плана.
Северная—114,0 проц. годового плана.
Октябрьская—103,8 проц. годового плана.
Кировская—114,5 проц. годового плана.
МББ—106,8 проц. годового плана.
Западная—128,6 проц. годового плана.
Юго-Восточная—106,3 проц. годового плана.
Азово-Черноморская—107,0 проц. годового плана.
Северо-Кавказская—107,6 проц. годового плана.
Екатерининская—109,1 проц. годового плана.
Южная—108,9 проц. годового плана.
Донецкая—105,1 проц. годового плана.
Юго-Западная—115,4 проц. годового плана.
Закавказская—102,1 проц. годового плана.
Туркестано-Сибирская—111,0 проц. годового плана.
Самаро-Златоустовская—111,6 проц. годового плана.
Оренбургская—158,9 проц. годового плана.
Рязано-Уральская—113,3 проц. годового плана.
Пермская—119,7 проц. годового плана.
Южно-Уральская—105,1 проц. годового плана.
Омская—103,2 проц. годового плана.
Восточно-Сибирская—108,2 проц. годового плана.
Забайкальская—129,9 проц. годового плана.
Уссурийская—113,8 проц. годового плана.

Не выполнили заданного на весь год плана погрузки Томская и [illegible].

[illegible] Томская дорога погрузила в 1934 г. [illegible] вагонов, в 1935 году погрузила 3200 вагонов. И все таки план не выполнен, потому что Кузбасс подгоняет дорогу ростом добычи угля. Уголь не вывозится—значит дорога работает плохо, значит, нужно, как следует взяться за улучшение работ Томской дороги, иначе она нас подведет.

Должен только сказать, что процент выполнения годового плана погрузки не характеризует еще всей работы дороги.

Дорога, которая имеет большую выгрузку и поэтому располагает большим количеством порожних вагонов, она всегда в более выгодном положении, чем, например Донецкая дорога, погрузка которой почти в три раза превышает ее выгрузку. Донецкая дорога должна грузить 8-9 тысяч вагонов, а выгрузка у нее—4-5 тысяч вагонов. Ежедневно мы ей подаем 4 тысячи вагонов порожняка для погрузки угля. И сейчас, поскольку т. Саркисов и т. Орджоникидзе поставили вопрос о том, что в Донбассе накопилось много угля, мы дали распоряжение подавать в Донбасс не 4 тысячи вагонов, а 5-6 тысяч вагонов порожняка для того, чтобы грузить 7-8 тысяч вагонов угля ежедневно дорогами.

Поэтому, между прочим, некоторые дороги, хотя и выполнили годовой план погрузки, но состояние этих дорог неудовлетворительно, как, например, Самаро-Златоустовской, Южно-Уральской, Омской и отчасти Юго-Восточной дорог.

Что касается Дальне-Восточных дорог, работающих в крайне трудных условиях, нужно сказать, что в этом году они подправились, работают лучше, в особенности Забайкальская дорога, которая встретила зиму подготовленной.

Необходимо отметить улучшение массовой работы коммунистов, комсомольцев, политотделов большинства дорог, а также значительной части парторгов и профсоюзных организаций.

Должен, однако, сказать, что при успехах в товарном движении мы еще не имеем хорошо поставленного пассажирского движения.

Позвольте остановиться на пассажирском движении. В этом году мы перевезли за первые 3 квартала 724 миллиона пассажиров. Количество перевезенных пассажиров сократилось по сравнению с прошлым годом на два процента. Мы увеличили составы поездов—вместо 8-10 вагонов мы пустили поезда по 16-18 вагонов. Это неудобно особенно потому, что на дорогах не успели удлинить пассажирские платформы. Мы пошли на это незначительное сокращение потому, что на самых грузонапряженных линиях, например, от Донбасса в Москву и Ленинград, товарные поезда задерживались, «резались» пассажирскими. Каждый пассажирский поезд хотя бы в нем было 6 вагонов, он «режет», снимает с движения 2-3 товарных поезда. Нам нужно было выиграть в пропускной способности. Кое-что мы выиграли. Это мероприятие было важно еще и потому, что на железнодорожном транспорте у некоторых работников была неправильная точка зрения о второстепенности товарного движения. Конечно, пассажирское движение должно привлекать внимание железнодорожников. Мы должны [illegible] для того, чтобы в 1936 году улучшить пассажирское движение, в особенности качество обслуживания пассажиров. Но, товарищи, нельзя допускать, чтобы не вывезти угля, руды, соли, металлы, товары широкого потребления из-за того, что непомерно раздували пассажирское движение. [illegible]

Тоннажное движение в нашей индустриальной пролетарской стране должно привлекать к себе внимание и пользоваться уважением не меньшим, чем пассажирское. [illegible]

Если в 1919 году [illegible] было совсем закрыть почти на месяц пассажирское движение для того, чтобы вывезти 8 миллионов пудов хлеба, то мы перевезем в 1935 году не менее 950 миллионов пассажиров и без затруднений перевезли полтора миллиарда пудов хлеба. (Продолжительные аплодисменты).

Но, товарищи железнодорожники, если кто бы вздумал ослабить внимание пассажирскому движению, то предупреждаем, что этого мы допустить не можем.

Народ растет, перевозки будут возрастать, пассажирское движение будет возрастать, оно должно обеспечить потребности народа. Мы сейчас оправившись, поднявшись, завоевав уже определенные позиции на транспорте, улучшив свою работу, обязаны пассажирское движение улучшить в 1936 году. Мы обязаны уже сейчас готовиться на несколько лет вперед, когда у нас пассажирское движение будет поставлено действительно по последнему слову техники образцово аккуратно по-социалистически. (Бурные аплодисменты)

Что можно сказать о социалистическом соревновании, о стахановском движении среди, например, проводников пассажирских вагонов? Среди проводников наряду с частью хороших людей, еще сильна грубость, некультурность, невнимательность и даже взятки. Некоторые из них увеличивают «норму выработки» по своему.

Решающим в тех успехах, которые мы имели, конечно, явилась мобилизация суб'ективного фактора—кое-что мы сделали по части хозяйства, по части строительства, по части пополнения вагонного парка. Но все же, роста погрузки мы добились в основном, на базе того же хозяйства, какое было и в прошлом году и с теми же работниками. Решающим для под'ема транспорта здесь была линия партии, был тот боевой дух, которым воодушевлялись железнодорожники, в особенности после приема железнодорожников в Кремле, после речи товарища Сталина. Товарищ Сталин сказал, что—железнодорожники заслужили настоящую большевистскую товарищескую похвалу и что велика честь для каждого работать на ж. д. транспорте. Он сказал, что железнодорожный транспорт в нашей стране имеет решающее значение для усовершенствования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше советское государство. Такое же значение имеет морской транспорт для Англии. После приема в Кремле кругозор железнодорожников расширился, люди поднялись и на задание, которое было дано товарищем Сталиным на этом приеме—грузить в 1936 году не менее 80 тысяч вагонов в сутки—железнодорожники ответили дружной работой, мобилизацией всех сил. Могу заверить здесь Центральный Комитет нашей партии, что это задание товарища Сталина—80 тысяч вагонов погрузки в сутки—будет в 1936 году выполнено, а может быть и перевыполнено. (Аплодисменты).

III. ЗАДАЧИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

На дорогах есть еще наряду с хорошими депо плохие депо, в которых стахановцы не завоевали еще сочувствия большинства на свою сторону.

Кроме того, помимо консерватизма, близорукости части хозяйственников, неуменья их наладить работу и обеспечить успешную работу стахановцев, помимо сопротивления, а иногда и прямой травли стахановцев со стороны отсталых элементов на ж.-д. транспорте, были некоторые классово-враждебные вылазки против стахановцев - кривоносовцев. Командиры и политработники должны окружить вниманием и поддержкой стахановцев и давать сокрушительный отпор всем попыткам классово-враждебных элементов помешать бурному развертыванию стахановско-кривоносовского движения на железнодорожном транспорте.

Чтобы успешно руководить стахановским движением на транспорте необходимо особенно проникнуть в технику дела и добиться слаженности частей. Без слаженности частей на транспорте достижения стахановцев будут срываться другой частью хозяйственного организма.

Если можно сказать, что от добычи угля в Донбассе зависят электростанции, то все же взаимозависимость частей в промышленности не такая непосредственная, как между паровозом и вагоном, как между стрелочником и составителем, как между одной дорогой и другой дорогой как между путевым хозяйством и службой эксплоатации. Если где либо на Уссурийской дороге на пути случается заминка, это сказывается на Пермской дороге, находящейся от Уссурийской на расстоянии 8 тысяч километров. Если на протяжении этих 8 тысяч километров будут неисправны всего несколько метров пути, уже нельзя продвигать поезд — получается затор, пробка.

У товарища Лихачева на автозаводе имени Сталина тоже есть конвейер, но наш железнодорожный конвейер несколько длиннее — от Тихого океана до Черного моря **(смех, аплодисменты).**

Транспорт требует особенно тщательной и конкретной организации руководства, невозможной без слаженности частей, — развернешь стахановское движение среди одних машинистов, другие категории отстанут и никакого эффекта не получишь. Вот почему на транспорте имеет некоторое распространение, не скажу скептицизм, а скорее непонимание, как надо поставить дело, как подойти к организации стахановского движения. Исходя из этого, на что мы должны больше всего налечь на транспорте.

Это, **во-первых,** улучшение работы службы эксплоатации — начиная от грузчика, весовщика, стрелочника, сцепщика, составителя, кондуктора и кончая дежурным по станции, диспетчером, начальником станции.

Продолжение доклада тов. Л. М. Кагановича см. на 5 стр.

ВОПРОСЫ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

ДОКЛАД тов. А. МИКОЯНА НА ПЛЕНУМЕ ЦК ВКП(б) 22 ДЕКАБРЯ 1935 Г.

Создана мощная пищевая индустрия

Стахановское движение, как говорил товарищ Сталин, — это новый, высший этап социалистического соревнования, это — соревнование на базе новой техники, соревнование людей, овладевших новой техникой. Тяжелая промышленность за годы революции технически перевооружилась больше всех других отраслей промышленности. Потому и стахановское движение началось и растет наиболее бурными темпами именно в тяжелой промышленности.

Тов. Орджоникидзе в своем прекрасном докладе на этом Пленуме ЦК дал яркую, красочную картину того, как великие планы великого Ленина, казавшиеся в годы разрухи мечтаниями, теперь стали действительностью. Эти мечты стали осуществленной реальностью. Под руководством тов. Сталина — этого великого продолжателя дела Ленина — они осуществлены, и в значительно больших размерах, нашим строительством заводов, электростанций, железных дорог, развитием социалистического сельского хозяйства и промышленности.

Тов. Серго Орджоникидзе с полным основанием и правом сказал здесь, что таких заводов, какие имеются в нашей тяжелой промышленности, не легко найти в Европе и в Америке. Многие страны капитализма могут позавидовать нашей тяжелой промышленности.

К сожалению, я не могу того же сказать о нашей пищевой промышленности в целом. Но все же и в пищевой промышленности за последние годы созданы десятки новых прекрасных предприятий, построенных по последнему слову американской и европейской техники. Среди них имеются предприятия, которые являются лучшими образцами мировой техники. Рядом с ними в пищевой промышленности имеется много мелких предприятий, с низкой техникой. Они не заменены крупными новыми предприятиями, так как процесс технического перевооружения пищевой промышленности еще не закончен.

Перевооружение пищевой промышленности шло в разных отраслях разными путями.

Целые отрасли пищевой промышленности возникли у нас заново, созданы на пустом месте. Консервная промышленность, к примеру, является совершенно новой отраслью промышленности. До революции у нас было всего два десятка мелких консервных заводов, которые производили 80 млн. банок. Теперь у нас один консервный завод имени Сталина в Херсоне может производить 80 млн. банок, а всего у нас 145 консервных заводов. Все они, или почти все, оборудованы по последнему слову американской техники и могут при наличии жести давать огромное количество консервов — до миллиарда двухсот миллионов банок и больше.

Рыболовство в открытом море раньше, в дореволюционной России, совершенно не было поставлено.

Тихий океан, Баренцово море, моря на Севере и Востоке были целиком в руках крупных иностранных рыбопромышленников. За годы революции нами создан траловый флот. 91 траулер теперь работает в морях, преимущественно в Баренцовом. Они ловят треску, морского окуня. 9 пловучих крабовых консервных заводов ловят крабов в Тихом океане. Промышляют китов десяток судов нашего китобойного флота. Нами создан мощный рыболовный флот — такой, какого никогда не было в царской России. Это — новая техника, созданная нами заново. Она перевооружила рыбную промышленность. Этой техникой мы овладеваем, но еще не овладели до конца. Нельзя сегодня сказать, что все тральщики и краболовы дают столько рыбы и крабов, сколько они могли бы дать. Краболовная флотилия, правда, уже выполнила свой годовой план, но и она могла бы дать больше.

Новой является маргариновая промышленность. Мы вырабатываем маргарин не из суррогатов, а из растительного масла прекрасного качества, из вполне доброкачественных животных жиров.

Наш новый Беслановский маисовый комбинат делает крахмал, патоку, масло, корма, скоро будет делать кукурузный сахар на своем опытном заводе на отходах.

Гиганты - мясокомбинаты, эти совершенно новые для нашей страны предприятия, построены по последнему слову американской техники. Можно упомянуть еще также молочные комбинаты, как Ленинградский, которые созданы заново.

В старых коробках—новая техника

Но есть и такие отрасли пищевой промышленности, которые были и раньше, до революции. В сахарной промышленности, например, очень много старых заводов. Но по существу и об этих старых заводах нужно сказать, что многие из них — это старые коробки с новой техникой, с новой «начинкой». На многих сахарных заводах проведена огромная механизация, установлена новая аппаратура. Построены также и совершенно новые сахарные заводы, в частности 8 сахарных заводов на Востоке, где раньше не было ни одного завода.

Или возьмем, например, такую старую отрасль, как табачная промышленность. Мы сейчас достраиваем лишь одну новую фабрику в Алма-Ата; все остальные табачные фабрики—старые. Но что такое эти «старые» табачные фабрики? Это тоже в старых коробках совершенно новая техника. В 1913 г. было 120 табачных фабрик, которые давали 27 млрд. папирос (без папирос кустарного производства).

В 1935 г. у нас имеется 21 фабрика вместо прежних 120, но 21 фабрика дает в 1935 г. 78 млрд. папирос, а в будущем году будет давать 87 млрд. Рабочих на фабриках меньше, чем было тогда, а продукции в 3 раза больше. Одна только стахановка, московская комсомолка Нина Волкова на фабрике «Ява» дает в смену полмиллиона, или, точнее, 540 тыс. гильз. На Феодосийской фабрике стахановка, крымская комсомолка Мурадосилова дает 560 тыс. папирос в смену. Полмиллиона штук! На табачных фабриках работают новые автоматические машины, которые лишь находятся в старой коробке. По существу это — новые фабрики.

На старых Артемовских соляных шахтах нами осуществлена стопроцентная механизация добычи соли. Там есть врубовые машины и отбойные молотки, на 100 проц. механизированы откатка, под'ем соли на поверхность и погрузка. На Баскунчакских соляных промыслах, где добывают соль из озера, еще 4 года тому назад до 5 тыс. рабочих — преимущественно казахов — добывали соль вручную, по пояс в соленой воде. Теперь там ни одного пуда соли вручную не добывают, а работают мощные экскаваторы и солесосы, которые добывают соли в 3 раза больше, чем добывалось в 1930—1931 году, а количество рабочих сократилось более, чем в 4 раза. Один солесос в день добывает из озера и погружает 80 вагонов соли.

Четверть миллиона тонн соли один солесос за сезон! На старом Баскунчакском озере, которое было поставщиком соли, наверное с тех самых пор, как на Волге появилась жизнь, ничего старого не осталось. Все оборудование новое.

Или вот спиртовая промышленность. Она еще более стара пожалуй. В царской России спирт делали давно. Но мы всю старую технику все больше и больше заменяем новой. В спиртовой промышленности в 1913 году было 1905 заводов, теперь у нас в стране действующих спиртовых заводов всего 473. В 1913 году эти старые 1905 заводов давали 45 млн. декалитров спирта, а в 1935 году 473 завода дали 60 млн. декалитров, в будущем году берем для этих же заводов программу в 70 млн. декалитров, а могли бы взять и больше. Техническая вооруженность спиртовых заводов за последние годы поднялась вдвое. Широко используется электроэнергия, произведены большие изменения в технологическом процессе, уменьшены потери и увеличены выхода. Вместо полуграмотного мастера-винокура на заводах появился грамотный инженер. Все заводы обзавелись лабораториями, чего раньше не было.

Есть в спиртовой промышленности также и новые заводы, как Ефремовский, Лохвицкий, Петровский—заводы новейшей техники. Перед нами стоит большая задача освоения производства спиртовой промышленностью новых видов технического спирта. Мы приступили, например, к выработке так называемого абсолютного спирта, производство которого начало теперь развиваться во всех странах. Абсолютный спирт необходим для ряда технических нужд, в частности, для авиации и автомобилей.

Есть кондитерские фабрики, так называемые быв. «Эйнем», быв. «Сиу» и другие. Но, конечно, если кто раньше бывал на этих фабриках, тот ничего там сейчас не узнает, ничего старого не найдет, кроме стен.

Вот фабрика «Красный Октябрь» (быв. «Эйнем»). Она дала в 1913 г. 7 тыс. тонн продукции, в 1935 году —37 тыс. 600 тонн, а план 1936 года — 42 тыс. тонн. В 6 раз больше прекрасных конфет! Раньше на этой фабрике все делалось вручную, а теперь там всюду машины.

Или другая московская фабрика—им. Бабаева (быв. Абрикосова). В 1913 году на ней вырабатывалось 3700 тонн продукции, в 1935 году она дала 42 тыс. тонн.

Бисквитная фабрика «Большевик» (быв. «Сиу») в 1913 году выработала 5395 тонн бисквита, а в 1935 году эта фабрика дала 38 тыс. тонн бисквита. Стахановцы этой фабрики добились такого ускорения производства и такого улучшения работы, что директор этой фабрики орденоносец товарищ Испалин обещает на будущий год увеличить производительность и взял программу в 52 тыс. тонн бисквита. А ведь бисквиты «Большевика» прекрасного качества и расхватываются потребителем.

Всего кондитерских товаров до революции производилось около 70 тыс. тонн на 142 более или менее крупных фабриках. Теперь же только на 2 фабриках мы даем столько же. За последние три года построено 5 новых кондитерских фабрик.

Ну, какие же это «старые» производства! Это новые предприятия в старых помещениях.

В 1928 г. мы произвели 101 тыс. тонн конфет и бисквита. Программа будущего года по предприятиям Наркомпищепрома составит 440 тыс. тонн. Старая Россия никогда не видела такого количества кондитерских изделий. А у нас это производство будет и впредь расти и по количеству, и по качеству, и по ассортименту.

Такие же коренные изменения и в старых предприятиях рыбной промышленности. В 1929 году мы имели во всех бассейнах рыболовства 560 моторных судов общей мощностью в 35 тыс. лош. сил. Теперь — 3.150 моторных и паровых судов с общей мощностью в 230 тыс. лош. сил. Почти в 7 раз увеличилась энерговооруженность рыбной промышленности за последние 6 лет.



Новая промышленность, новые люди, новая культура

Но есть и другие отрасли производства, где наряду с новыми предприятиями имеется еще большое количество старых, нереконструированных предприятий.

У нас есть хлебные заводы, которыми ведает тов. Бадаев. В 1929 году было 3 завода-автомата, а теперь мы имеем 23 таких завода. Это предприятия, организованные по последнему слову техники. Всего механизированных хлебозаводов и заводов-автоматов мы имеем 263. Но наряду с этими новыми прекрасными хлебозаводами имеется много механизированных и мелких, немеханизированных пекарен. Мы должны в будущем заменить их новыми, а до того так в них работать, чтобы получать от них все то, что можно, и по количеству, и по качеству хлеба. И мы это можем сделать при хорошей работе, при хороших мастерах и работниках. И мы это с каждым днем делаем все лучше.

Если сравнишь прежнюю пищевую промышленность с нынешней, если сравнишь прежних людей с теперешними, то не узнаешь ни людей, ни предприятия.

Раньше на пищевые предприятия шли преимущественно женщины-работницы, которых нужда загоняла на эти фабрики. Работали они за жалкие гроши, недоедали, недосыпали, ходили немытыми, оборванными.

Чтобы получить образное представление о кадрах дореволюционной пищевой промышленности, хорошо вспомнить рассказ нашего гениального художника Максима Горького «26 и одна». В этом рассказе с потрясающей силой и правдивостью описана дореволюционная жизнь рабочих - пекарей.

«Изо дня в день в мучной пыли, в грязи, натасканной нашими ногами со двора, в густой, пахучей духоте мы раскатывали тесто и делали крендели, смачивая их нашим потом, и мы ненавидели нашу работу острой ненавистью, мы никогда не ели того, что выходило из-под наших рук, предпочитая кренделям черный хлеб».

У них была ненависть к труду, так как их труд был каторжным трудом. А у нас—стахановское движение, у нас труд — дело славы, чести, доблести и геройства.

«Так-то жили мы, двадцать шесть, — рассказывает Горький, — в подвале большого каменного дома, и нам было до того тяжело жить, точно все три этажа этого дома были построены прямо на плечах наших».

А теперь пойдите на любой московский хлебный завод или даже в простую пекарню! Посмотрите на наших рабочих и работниц. По лицу можно узнать, что это новые, другие люди: лица бодрые, радостные, здоровые. Люди горят желанием еще лучше работать, чтобы еще лучше жить. У нас на фабриках принято уже обязательно иметь душ для работниц. Утром приходят—моются. Тело чистое, спецодежда чистая. Маникюр — это уже не привилегия барынь из верхних этажей старого мира. Маникюр—теперь необходимый туалет для работниц пищевых предприятий.

Мы гигиенические навыки всячески поддерживаем. Гимнастика, физкультура, утренняя зарядка, клубы, детские сады, ясли, поликлиники, где лечатся наши рабочие и куда они ходят проверять свое здоровье. Мы ни одного человека не принимаем на предприятие без проверки состояния его здоровья. Мы и потом систематически проверяем состояние здоровья рабочих и работниц.

Таковы наши новые люди, новая промышленность, новая культура, ничего общего не имеющие с картиной, нарисованной в рассказе «26 и одна».

Нельзя пройти мимо такой важной для нас отрасли промышленности, как маслодельно - сыроваренная, хотя там наряду с новыми, технически вооруженными заводами много мелких кустарных предприятий.

До революции в стране было около 7 тысяч мелких маслодельных заводов. За эти последние 8 лет нами построено новых 280 механизированных заводов, которые заменили 4 тысячи старых мелких, ручных и конноприводных. Мы и впредь будем, всемерно улучшая работу старых заводов с тем, чтобы они все лучше работали, постепенно заменять эти мелкие заводы более крупными, более механизированными.

Масла мы теперь производим значительно больше чем до войны. Раньше масло делали, главным образом, в Сибири, в Вологде и на Урале. Украина, к примеру, только потребляла привозное масло. А теперь мы на Украине делаем такое масло, такого хорошего качества, что оно славится не только у нас, но и за границей.

Постышев: Высшего качества!

Микоян: Да, высшего качества. Одно время качество украинского масла было настолько выше других, что мы его вывозили за границу, а сибирское масло привозили на Украину. Да, было! Теперь мы избавились от необходимости это делать. Теперь у нас всюду есть в нужных количествах прекрасное масло — и сибирское, и вологодское, и украинское.

Такова в самых общих чертах характеристика пищевой промышленности с точки зрения ее технического перевооружения. На базе этой новой техники, на базе освоения новой техники новыми кадрами вырос у нас в пищевой промышленности стахановское движение.

Стахановское движение на сахарных заводах

Почин Алексея Стаханова рабочие нашей промышленности горячо подхватили, широко развернув стахановское движение на пищевых предприятиях.

В первую очередь нужно рассказать о стахановском движении в сахарной промышленности.

Начало движения стахановцев-сахарников было положено на Калининском сахарном заводе. Это хороший, крупный, хорошо механизированный завод, в Воронежской области. Директор завода—тов. Будович, главный инженер — тов. Олейников (один из трех братьев-инженеров Олейниковых, которые работают главинжами на трех сахарных заводах—Калининском, Эртильском и Бийском). На этом заводе при хорошей помощи руководства **рабочий Литвиненко** взялся обслужить вместо 2 аппаратов 6 аппаратов, а главное—при этом **повысил мощность каждого аппарата.** Эту инициативу подхватили рабочие **Галина Ковтун и Роговой** на первоклассном по технике сахарном заводе им. Сталина, перейдя на 9 аппаратов, также ускорив работу аппаратов, внедряя строгий график очередности загрузки и спуска утфеля из вакуум-аппаратов и урегулировав подачу пара.

В стахановском движении — не только в пищевой, но в легкой промышленности — есть две формы, два течения, часто переплетающиеся друг с другом. **Первое** — когда один рабочий берется обслуживать большее количество агрегатов. Так, Виноградовы взялись вместо 50 обслуживать 200 с лишним станков. Это—прекрасное дело. Оно говорит о том, что работницы поддерживают свое государство и правительство, поднимая производительность своего труда. Но это еще не дает на каждый станок в отдельности большего количества продукции, не увеличивает производительности оборудования. **Другое** течение — когда стахановцы повышают общее количество продукции на станок, на аппарат, **повышают мощность данного агрегата, машины, станка** и тем самым увеличивают производственную мощность завода.

Заслуга тов. Литвиненко заключается в том, что он не только взялся обслуживать 6 вакуум-аппаратов вместо 2, но и повысил скорость варки сахара и тем самым повысил производительность вакуумов на 30 с лишним процентов, не только не ухудшив качества продукции, но даже улучшив его. В среднем скорость варки утфеля первого продукта (сгущенный сахарный сироп) вместо 4 часов тов. Литвиненко довел до 2 часов. В два раза ускорив варку первого продукта, тов. Литвиненко сократил варку утфеля второго продукта с 12 до 8 часов.

В сахарной промышленности работа вакуум - аппаратов была узким местом, а вот т. Литвиненко своей инициативой «расшил» это узкое место. Производительность заводов поднимается инициативой товарища Литвиненко на 30 проц.

Могут сказать: Алексей Стаханов нам дал такой процент роста, что 30 проц. увеличения производительности вакуум-аппарата по сравнению с его рекордом — это пустяк, удивили, мол, нас 30-ю процентами, тогда как Стаханов дал 1000 проц. роста.

Такой процент прироста невозможен в сахарной промышленности. В шахтах отбойный молоток в ожидании откатки угля и крепления забоя больше стоял, чем работал. А сахарный завод работает круглые сутки без перерыва. Здесь резервы не так велики, как у отбойного молотка. Найти в сахарной промышленности дополнительные 30 проц. мощности — это громадное дело, о чем раньше не мечтали даже передовые инженеры.

Что значит каждый процент увеличения мощности всех сахарных заводов? Каждый процент равен производительности одного крупного сахарного завода или двух средних заводов. Такой крупный завод стоит 22—24 млн. руб. Если мы распространим инициативу тов. Литвиненко на все сахарные заводы, «разошьем» узкие места,—а это наша задача и наша обязанность,—то получится, что стахановцы - сахарники сэкономили для своего государства сумму равную стоимости строительства 30 новых больших сахарных заводов. А это—600—700 миллионов рублей.

Отсюда вовсе не следует, что мы не должны строить новых сахарных заводов, что нужно задерживать это строительство так же, как мы задерживаем окончание строительства части спиртовых заводов. Потребность в спирте мы удовлетворяем полностью, планы по спирту перевыполнять нам некуда, а по сахару надо перевыполнять столько, сколько влезет, поэтому мы готовимся и новые сахарные заводы строить, и старые заводы перевооружать, быстро распространяя опыт тов. Литвиненко, чтобы не только выполнить вторую пятилетку по сахару, но и обеспечить серьезное ее перевыполнение.

Это тем более возможно и обязательно, что товарищ Сталин дал недавно крепкую зарядку нашим колхозницам и колхозникам - свекловичникам, а также и партийным организациям свекловичных районов. И если за 1935 год районы свеклосеяния дали уже 155 млн. центнеров свеклы, чего никогда раньше не бывало, то в 1936 году мы соберем на много, много больше. Задание, которое дал товарищ Сталин,—200—250 центнеров с гектара для Украины—не маленькое, но мы видим, что колхозницы с невиданной до сих пор заботливостью еще с осени взялись готовить будущий урожай. Они уже собирают птичий помет, навозную жижу, все что нужно для под'ема урожайности. В одной Харьковской области уже 4 тыс. колхозниц - звеньевых обязались стать пятисотницами, а их ведь недавно было только десятки.

Выполнения задания товарища Сталина об урожайности свеклы обозначает, что свеклы будет в будущем году не 155 млн. центнеров, как в этом году, а 240—250 млн. центнеров. А новых дополнительных сахарных заводов вступит в эксплоатацию в 1936 году всего три. В этих условиях стахановцы - сахарники прямо выручают сахарную промышленность.

Я вызывал раньше сахарников и спрашивал: как с пятилеткой, обеспечено ли выполнение и перевыполнение второй пятилетки — дадите 25 миллионов центнеров сахара в 1937 г.? Они отвечали, что надо построить много заводов, реконструировать такие и такие-то заводы, и тогда можно выполнить задание. Столько было поставлено сахарниками всяких условий, что невыполнение одного из них могло бы быть основанием для невыполнения плана.

А теперь те же сахарники, после первого всесоюзного совещания стахановцев и речи товарища Сталина приняли без всяких условий и без всякого сопротивления не на 1937 год, а на 1936 год программу последнего года пятилетки —25 млн. центнеров сахарного песка.

Вот, что дало нам стахановское движение в сахарной промышленности!

Сахарный завод им. Сталина (Лохвица) — крупнейший у нас в стране, да и в Европе таких заводов всего несколько. Этот завод, имеющий импортное оборудование из Чехословакии, был рассчитан на переработку 20 тыс. центнеров свеклы в сутки. В прошлом году достиг 24 тыс. центн. в сутки, уже перевыполнил норму, а в этом году он дает 25—27 тысяч. И вот теперь рабочие завода говорят: «Если дадите 500 тыс. руб., то мы можем увеличить мощность завода на 10 тыс. центнеров свеклы в сутки, т. е. довести мощность завода до 35 тыс. центнеров в сутки». По сути дела эта реконструкция равняется новому заводу стоимостью 20 миллионов. Таким образом, получается, что если расшить некоторые узкие места, кое-какое оборудование добавить в той же заводской коробке, то это будет новый завод, новый гигант, перерабатывающий в сутки 200 вагонов свеклы и выпускающий ежедневно 30 вагонов сахара. Это — гигантское предприятие!

Задание товарища Сталина—дать 130 миллионов пудов сахара—будет перевыполнено

Сахарная промышленность в этом году перевыполняет установленные нормы выработки и нормы технических мощностей. Нужно прямо сказать — эти нормы не были напряженными. Сырья было мало. Поэтому главная задача до последнего года заключалась не в том, чтобы увеличить суточный размер переработки свеклы, а добиться большего выхода сахара из свеклы. Тогда многие сахарники утверждали, что увеличение выхода сахара из свеклы и борьба с потерями возможна при условии уменьшения суточной загрузки заводов свеклой. Этим и надо об'яснить, что технические нормы мощностей сахарных заводов сравнительно легкие, преуменьшенные.

Теперь уже доказана неправильность того утверждения, якобы, нельзя получать больший процент выходов сахара при увеличении загрузки сахарных заводов и при ускорении процессов производства. Сахарные заводы свои нормы переработки свеклы в текущем году выполняют на 111 проц. При этом процент выхода сахара выше утвержденной нормы, фактические потери ниже норм. Правда, в этом году свекла прекрасного качества, условия работы хорошие, ремонт заводов проведен хорошо и кадры подготовлены лучше. Есть такие заводы, как Шепетовский (директор тов. Маликов, главный инженер тов. Бакуловский), который дает 135 проц. выполнения суточной нормы производительности. Антонинский завод — 121 проц. (директор тов. Бурмистров, главный инженер тов. Арабский), Пархомовский завод — 123 проц. (директор т. Демченко, главный инженер т. Огинский), а в среднем заводы дают лишь 111 проц. выполнения планов. Это значит, что есть заводы, которые имеют 102—103 проц. и есть такие, которые имеют менее 100 процентов выполнения суточной нормы. Вот Старо-Синявский завод, Винницкой области—работает позорно, дает только 78 проц. суточной нормы. Директора тов. Кулиша и главного инженера тов. Обрывченко я предупредил, что, если они не выправят положение на заводе до окончания сезона, они будут сняты и снижены по должности. Во всяком случае, несомненно, что вместе с этими товарищами, или без них, работа Старо - Синявского завода нами будет выправлена.

Рыбницкий завод в Молдавии (директор т. Гуль, гл. инженер т. Дергонецкий) тоже выполняет программу лишь на 98 проц. На этих заводах нет стахановцев, там и техминимум прошло малое количество рабочих, тогда как на остальных заводах огромное количество рабочих хорошо прошло техминимум.

Должен прямо сказать — экзаменом для сахарников является по-настоящему не осень, когда они неплохо работали, а зима. Сахарная промышленность еще никогда не работала зимой так долго, как придется работать в этом сезоне. Обычно заводы кончали производство в декабре, в ноябре, кое-кто в январе, редко какой завод в феврале и в марте. Теперь около сотни заводов будут работать январь, февраль и март. В Курской и Воронежской областях некоторые заводы будут работать до 200 дней. А ведь в зимнее время всегда бывало больше потерь, и мощность заводов уменьшалась. Мы перед сахарниками ставим теперь задачу: **не снижать зимой нормы производительности!** Стахановское движение дает возможность эту норму перевыполнить!

Хранение свеклы зимой — сложное и серьезное дело.

В ряде пунктов имеются опасения, что если не проявить особой бдительности, то, как только настанет оттепель, — свекла начнет портиться и терять сахаристость. Но мы считаем, что можно все же дать в январе — марте не меньше нормы, чем в декабре. Несколько сложнее дело в марте — апреле. И все же и в эти месяцы тоже можно старые нормы потерь сахара в свекле опрокинуть хорошим уходом за свеклой, за аппаратурой.

Я не сомневаюсь, что наше обещание товарищу Сталину — дать 130 миллионов пудов сахара, будет во что бы то ни стало выполнено и перевыполнено. Собственно, речь идет только о том, насколько мы эту цифру перевыполним, так как считаем, что для этого имеются решительно все возможности. Героями будут те сахарники, которые будут успешно бороться за то, чтобы ни один корень свеклы не сгнил, которые не позволят ни одной лишней сотой доле процента сахара пропасть в отходах.

Нормы производственной мощности и нормы выработки

Нам придется пересмотреть технические нормы мощностей оборудования и производственных мощностей сахарных заводов и нормы выработки рабочих. Это мы сделаем с начала нового сезона. Тоже самое мы должны сделать и по рыбной, и по спиртовой, и некоторым другим отраслям промышленности.

Для разработки этих норм созовем конференции практических работников, директоров, инженеров, стахановцев - рабочих.

У нас много сахарных заводов, где чрезвычайно велика пестрота мощности разного оборудования — у одних агрегатов мощность 9 тыс. центнеров свеклы, у других — 8 тыс., у третьих — 7 тыс., и мощность завода в целом считается 7 тыс., т. е. идет **равнение** на узкие места. Таким образом, излишняя, сверх 7 тысяч, мощность всего остального оборудования завода остается мертвой техникой. Расшив узкие места завода, мы оживляем все то, что было до этого времени мертвым. Всюду, где устранение узких мест завода не требует больших переделок и затрат, всюду, где можно без больших капиталовложений добиться большего эффекта производственных мощностей завода, — главное внимание должно быть обращено **на ликвидацию узких мест.**

Неодинаковые результаты работы стахановцев по повышению мощностей разного оборудования в разных цехах завода могут также, расшивая одни узкие места, создавать другие, что также нужно включить в общую программу ликвидации узких мест.

Рассмотрев критически, на основе опыта стахановцев, технические мощности оборудования и производственные мощности завода в целом, необходимо утвердить новые нормы мощностей, равняясь по лучшим образцам стахановской работы.

Окончание доклада тов. А. Микояна см. на 4 стр.

Окончание доклада тов. А. МИКОЯНА

Товарищ Сталин в своей речи на первом совещании стахановцев нас правильно предупреждал, что нельзя устанавливать нормы выработки для всех на уровне достижений стахановцев. Он говорил, что надо брать что-то среднее между нормой стахановской и нормой тех рабочих, которые отстают от стахановцев. Это совершенно правильно. Но неверно поймет товарища Сталина тот, кто распространит это указание товарища Сталина на определение технических норм производительности оборудования. Я думаю, что при установлении норм мощностей оборудования, производственных мощностей заводов, мы должны взять в основу **высшие** показатели стахановцев потому, что технические нормы мощностей и нормы выработки—разные вещи. Мы не будем каждый год или в два года пересматривать нормы мощностей оборудования и заводов. Это ведь делается на много лет вперед.

Вот пересмотр технических норм, к которому мы приступаем,—это целый переворот, целая революция в советской промышленности. Это знаменует, что мы уже прошли одну эпоху, когда русский рабочий считался отсталым работником и он еще не овладел передовой техникой. Поэтому для него устанавливали специальные нормы, считая, что он не может из того же американского оборудования добиться американской производительности. Теперь это все оставлено нами стахановцами позади, теперь этой техникой овладели, теперь уже стахановцы достигли, а кое-где превзошли нормы производительности передовых капиталистических стран. Наши рабочие, освоив новую технику, требуют новых технических норм, которые продвинут нас вперед на много лет. Поэтому, давая напряженные технические нормы производительности оборудования, мы не можем давать для рабочих сразу такие нормы выработки, которых достигли стахановцы, потому что стахановцев еще меньшинство, и для того, чтобы все оборудование всех цехов завода, все рабочие завода в целом давали производительность, на уровне которого достиг стахановец на одном агрегате, надо переделать весь технологический процесс и немало перестроить в работе самих заводов по расшивке узких мест, по подтягиванию отсталых участков к требованиям передовых.

Теперь для всех ясно, что старые нормы выработки не годятся. Эти нормы выработки стали смешными, когда рабочие перекрывают их в несколько раз. Спрашивается, для чего нам нужны такие нормы? Ни к чему они нам. Они теперь уже только дезорганизуют работу, а не организуют ее. Нормы выработки надо пересмотреть еще и потому, что мы не можем без этого бороться за снижение себестоимости. Без снижения себестоимости нельзя снижать цен, а снижение цен это есть наиболее правильный, наиболее реальный путь повышения заработной платы рабочего. Вот почему нормы выработки надо пересмотреть в сторону их некоторого повышения.

Стахановское движение есть путь повышения производительности труда, путь к изобилию дешевых продуктов и всякого рода предметов потребления. Для того, чтобы дальше снизить цены, надо иметь как можно больше продуктов и более низкую их себестоимость.

После окончания Пленума ЦК нам придется проделать большую практическую работу во всех отраслях промышленности, начиная, очевидно, с тех отраслей, где стахановское движение наиболее распространено и где нормы были опрокинуты раньше всех. Нам, очевидно, придется начать с тех отраслей промышленности, где нас не особенно лимитирует сырье и нет препятствий, тормозящих развитие высокой производительности труда.

Стахановское движение в рыбных промыслах, спиртовых, маслобойных и других заводах пищевой промышленности

Такие же явления, о которых я говорил в сахарной промышленности, имеют место и в спиртовой промышленности. Вот, например, стахановец пивовар т. Терехов добился того, что вместо 3,5 цикла в смену дает ... циклы. Он ускорил оборот машин путем правильного регулирования аппарата и правильного регулирования температуры. Связавшись с ...ней, он добился того, чтобы график под'ема пара и график работы аппаратов соответствовали друг другу.

В итоге т. Терехов добился 40 проц. увеличения мощности гонцевального аппарата. Блинова и Абрамова — аппаратчицы брагоперегонного аппарата Ефремовского спиртозавода—добились повышения мощности аппарата на 40 проц. И на новом первоклассном спиртозаводе, не требуя никакого нового оборудования, подняли работу аппарата на 40 проц.

Очень важно также достижение рабочего солодовни завода тов. Антипова, который достиг приготовления солода в течение 6 суток вместо установленных 10 суток путем понижения температуры воды, поднятия грядок солода выше и перемешивания солода 2—3 раза в день. Солодовни спиртозаводов являются одним из узких мест, и достижение т. Антипова позволяет расширить производственную мощность многих заводов без новых капиталовложений и дает огромную экономию в производстве и капитальных затратах, экономию миллионную.

Но это, товарищи, пока еще не является достоянием всех спиртовых заводов.

В целом программу по спирту мы выполняем. Но есть много заводов, которые еще плетутся в хвосте, находятся в плену у рутины. Стахановец т. Артемов послан Главспиртом на Моршневский завод Курской области, где годовая программа в ... тыс. декалитров на 10 декабря выполнена только в размере 114 тыс. декалитров. При суточной мощности завода в 1000 декалитров завод в первом полугодии давал в сутки 306 декалитров, во втором полугодии—670 декалитров. Каждый затор варился на заводе в течение 2 ч. 20 мин. Теперь, после приезда т. Артемова, затор варится от 1 ч. до 1 ч. 30 мин., и завод стал выполнять суточную норму. Вот ...ский завод (Моск. треста). Делает 6 заторов в сутки, а должен делать 9. Наш первый в спиртовой промышленности стахановец т. Терехов, которого Главспирт послал туда посмотреть, в чем дело, сообщает, что берется на этом заводе делать не 9, а 12 заторов в сутки.

Соляная промышленность в результате развития стахановского движения значительно подняла производительность. Инициатор стахановского движения в среде солянщиков т. Пи... стал бурить до 440 метров вместо нормы в 114 метров, в 4 раза повысив производительность.

В маслобойной промышленности на хлопковых семенах увеличение оборота пресса в час с 3-х до 3½ дает возможность увеличить по Средней Азии переработку хлопковых семян на 60 тысяч тонн, что чрезвычайно важно при нынешнем избытке этого вида сырья. Ускорены также обороты прессов на подсолнечных семенах с 2-х до 3-х в час.

Подсолнуха еще мало. Поэтому это достижение в отношении подсолнечных маслозаводов будет иметь большое значение в будущем с ростом урожайности подсолнуха. В отношении же хлопковых семян это ускорение оборота прессов имеет злободневное значение, оно прямо выручает нас в Средней Азии—теперь, когда прекрасные урожаи хлопка дают так много хлопковых семян, что, не будь достижения стахановцев, мы бы всего сырья в Средней Азии не переработали. Тов. Икрамов совершенно правильно сообщал, что один Узбекистан дает в этом году более 35 млн. пудов хлопковых семян. Ведь из хлопка-сырца 2/3 в виде семян сдаются Наркомпищепрому для выработки масла и только 1/3 в виде волокна передается Наркомлегпрому. Правда, эта одна треть более ценна, чем первые две трети, но нам важна не только хлопчатобумажная мануфактура, но нам важно и растительное масло из хлопковых семян как для выработки мыла, так и для маргарина.

Беслановский кукурузно-маисовый комбинат, построенный по американским чертежам, имеющий импортное оборудование, был рассчитан на переработку 190 тонн кукурузы в сутки, а сейчас перерабатывает 240 тонн. Недавно ко мне приезжали товарищи с этого комбината—директор тов. Вурм с лучшими стахановцами. Они говорят: дайте нам разрешение израсходовать 800 тысяч рублей для того, чтобы переставить аппаратуру, кое-что перестроить, кое-что добавить, и мы переработаем до 300 тонн кукурузы в сутки. И это можно сделать, за 800 тысяч рублей, можно увеличить мощность комбината почти на 50 проц. по сравнению с проектной мощностью. А ведь комбинат стоит 18 миллионов рублей.

Такие достижения стахановцев имеют огромное значение. Все это мы должны подхватить и во-всю раздуть.

Стахановское движение в рыбной промышленности мы должны развивать раньше всего в области добычи рыбы в морях. Если в реках мы имеем сравнительно ограниченные сырьевые ресурсы, хотя и здесь много неиспользованных возможностей, то нет еще ни одного оппортуниста, который бы додумался до того, чтобы сказать, что в Баренцевом море или в Тихом океане нехватает рыбы. Рыбы в морях действительно неограниченное, неисчерпаемое количество, надо только уметь ловить. И есть прекрасные образцы того, как можно хорошо ловить.

Мурманцы имеют огромные успехи в развитии рыбной промышленности. Но я боюсь, как бы товарищи мурманцы на этих успехах не успокоились, тем более, что успехи у них относительны. Их достижения считаются успехом потому, что раньше уж очень было плохо, а теперь стало лучше. Но то, что вчера было хорошо, сегодня уже плохо, недостаточно.

Мурманцы сейчас ожидают больших косяков сельди. В прошлом году сельдь шла миллионами центнеров, и мурманцы наловили очень много и сейчас они ждут, что сельдь подойдет такими же косяками и обязательно в определенный срок. Но ведь сельдь может и нарушить график. **(Оживление в зале).**

Мурманцы ждут, вместо того, чтобы налечь на тралловый флот, который ловит рыбу круглый год. А эту часть своей работы мурманцы упустили, и вот тральщики у них простаивают в ремонте, вместо того, чтобы ловить треску.

В тралловом флоте имеются прекрасные образцы работы. Вот например, траулер имени С. М. Кирова дал 36 тыс. центнеров рыбы в один год. А в среднем тральщик дает 17-18 тыс. центнеров в год. Так вот если мы на всех наших тральщиках начнем давать не по 17—18 тыс. центнеров, а 23—25 тыс. центнеров (я пока не требую от каждого тральщика 36 тыс. центнеров), то мы на существующих тральщиках сможем значительно увеличить добычу рыбы, и вместо одного миллиона центнеров по программе мурманские тральщики могли бы дать полтора миллиона центнеров. Нужно по примеру траулера им. Кирова равняться всем тральщикам, чтобы движение за высокие уловы рыбы было развернуто как следует.

Есть прекрасные образцы по улову наших рыбаков Дальнего Востока, как колхозников-ловцов, так и рабочих государственного лова. Комсомолец из корейцев шкипер Дальгосрыбтреста тов. Ли-Ун-Хо недавно награжден орденом за то, что он добился на своем судне кавасаки улова 2.131 центнеров рыбы за сезон при норме 800 центнеров.

В среднем улов крабов на кавасаки составит 1.300 центнеров за сезон (выше нормы), а кавасаки краболова «Ламут» (старшина тов. Мазур) дал 2 тыс. центнеров, т. е. он этим достиг нормы хороших уловов японских крабопромышленников. К сожалению, наши ловцы в своем большинстве на Дальнем Востоке пока берут на то же рыболовецкое судно меньше рыбы, чем японцы. Это имеет свое об'яснение: японцы выросли на этом море, они имеют старые навыки работы, а Тихий океан только называется Тихим,—трясет на нем так, как ни на одном другом океане... **(Оживление в зале).**

Наши моряки-рыбники только привыкают к этому океану. На краболовах тоже есть отдельные прекрасные ловцы, которые добывают не меньше японцев. Но мы должны по всем рыболовным судам догнать и перегнать японскую норму. Она считается высшей технической нормой, но мы должны и можем ее перекрыть.

Нужна новая организация производственных процессов

Стахановское движение не только опрокидывает старые нормы,—оно опрокидывает старую организацию производственных процессов, оно требует перестройки всего руководства производством.

Вот группа комсомольцев шкиперов Дальнего Востока прислала мне письмо, в котором они берут обязательство ловить рыбу круглые сутки при условии, если будет обеспечено необходимое разделение труда.

Эти молодые дальневосточные шкипера в своем письме говорят: после лова мы сети с рыбой везем обратно на берег и затем снова едем в море, т. е. тратим время, в течение которого могли бы взять новые уловы. Давайте, пишут они, сделаем так: мы ловим, другие подвозят нам свежие сети, отвозят и убирают рыбу, а мы будем только ловить.

Это правильное, очень интересное предложение. У нас много неопытных сезонных рабочих, которые легко справятся с простой работой. А постоянных опытных рыболовов мало. Поэтому особенно важно воспитать хотя бы небольшое количество мастеров своего дела, которые имели бы своих малоквалифицированных помощников, выполняющих подсобную работу. Эту новую организацию труда и производства мы должны применить.

Стахановское движение требует новой организации производства не только в рыбной промышленности, но и на всех заводах.

Вот товарищи из Донбасса, давшие первый сигнал стахановского движения, теперь дают второй сигнал. Они говорят о том, что мало повысить производительность труда отдельного рабочего, надо организовать производство по-иному, по-стахановски, надо подготовлять работу заранее, чтобы до начала производства было все готово, чтобы были полуфабрикаты, материалы, были инструменты в порядке.

По-новому теперь надо ставить и ремонт. Оборудование быстрее вращается, больше работает. Ухода за оборудованием надо больше. Дело ремонта нам надо, следовательно, наладить лучше. Ремонтные рабочие оплачиваются у нас неправильно: больше отремонтировал—больше заработал, а мало отремонтировал—меньше заработал. Казалось бы, правильно. А я думаю, что будет правильнее поставить оплату ремонтных рабочих в прямую зависимость от длительности и качества работы отремонтированного оборудования. Чем дальше оборудование работает без ремонта, тем больше получает жалованья ремонтировавший его рабочий. Надо ввести такой порядок: если оборудование пошло после определенного **срока** в ремонт, если оно хорошо работает, то ремонтный рабочий получает за это премию. Тогда у нас будет больше заинтересованности в том, чтобы оборудование работало без дополнительного ремонта, чтоб качество ремонта было высокое.

Стахановское движение не только опрокинуло старые нормы, но оно пробудило массовое движение рабочих в области рационализации и изобретательства. Теперь прямо-таки на каждом заводе каждый рабочий думает, что бы такое ему изменить в своей работе, чтобы поднять производительность. Вносятся тысячи новых предложений. Я вспоминаю то время, когда года четыре тому назад, желая развить дело рационализации, создали специальные бюро рационализации в каждом наркомате в каждом главке, в каждом тресте и предприятии. Создали специальные бюро, а они рационализировали главным образом на бумаге.

Писались положения, потом инструкции о положениях, а ни черта из этого не вышло. Года два назад мы закрыли это бюро. А теперь массовое движение стахановцев, многомиллионные массы рабочих рационализируют куда лучше всяких бюро. Сейчас мы имеем массовые рационализаторские мероприятия на предприятиях, которые мы должны проводить, обобщать, использовывать.

Особенности стахановского движения в сезонных отраслях промышленности

Следует сказать о некоторых особенностях стахановского движения в пищевой промышленности. Эти особенности связаны с тем, что у нас ряд отраслей промышленности работает сезонно.

А у нас есть такие отрасли промышленности, где производство прерывается. К примеру, в сахарной промышленности рабочий проработает 100—150 дней, а затем на ремонт завода остается только около трети рабочих,—остальным надо уходить до начала следующего сезона. То же в рыбной промышленности: зимой меньше ловят, летом больше, а излишних рабочих зимой отпускают. Отсюда—трудности в овладении техникой и необходимость особого подхода к сезонному рабочему.

Стахановское движение и здесь нас выручает. Вместо того, чтобы в разгар сезона брать большое количество новых рабочих, которых трудно достать и трудно содержать, так как жилищ нехватает, можно обойтись меньшим количеством рабочих при условии, что они дают больше продукции. Стахановское движение вводит правильное разделение труда в производстве, освобождает основного рабочего от простого, неквалифицированного труда. Это позволяет нам набирать в сезон лишь неквалифицированных рабочих, которые за короткий срок могут освоить свое несложное дело. Осенью на мясокомбинатах, например, нехватает бойцов. Летом мы их держим на разных подсобных работах, чтобы не потерять к осени. Теперь бойцы говорят: дайте нам вместо двух бойцов одного неквалифицированного помощника на подсобные работы, и мы выработаем за двоих. Поэтому, имея бойца-стахановца, который может заменить двух, мы можем этого одного бойца сохранить в штате, чтобы он с производства не ушел, а в разгар сезона подобрать ему помощника.

Сахарная промышленность достигла существенных результатов в борьбе с текучестью рабочих, хотя это и сезонная промышленность. Сахарные заводы имеют такие отношения с колхозами и колхозниками, что 90—95 процентов сезонных рабочих-сахарников возвращаются на будущий сезон из колхозов обратно на тот же завод. Много рабочих-сахарников, которые в течение 15—20 лет каждый год зимой уходят, а затем осенью вновь возвращаются на тот же завод и на тот же агрегат. Это мы можем легко обеспечить только там, где рабочие живут недалеко от сезонных предприятий, но это гораздо труднее сделать, например, на рыбных промыслах Дальнего Востока. В отдаленных местах должно быть поэтому больше заботы о людях, там необходимо применять особые мероприятия по закреплению на месте рабочих.

На некоторых предприятиях мы добиваемся того, чтобы рабочие имели две профессии. Скажем, разгар сезона в мясной и пивоваренной промышленности не совпадают, и вот летом рабочий работает на пивоваренном заводе, а зимой и осенью на мясокомбинате.

Мы должны кооперировать один завод с другим, чтобы часть рабочих в разные сезоны переходила с одного нашего завода на другой наш завод. Вот такими мероприятиями мы можем обеспечить, чтобы квалифицированные рабочие не уходили, а оставались на предприятиях и повышали свою квалификацию.

Надо сделать и другое—комбинировать производства. К примеру консервные фруктовые заводы в октябре работу заканчивают до нового урожая фруктов. Куда нам деть рабочих, чтобы не потерять их для данного производства? Мы думаем построить комбинированное производство, например, наладить на консервных заводах кондитерское производство. Пусть оно будет не столь механизированным, но зато у рабочих не будет простоя, будут сохранены кадры. В период перерыва консервного производства мы будем делать конфеты, халву, рахат-лукум и другие сладкие вещи, которые нужны и которые можно сделать.

Это касается и многих других отраслей промышленности, при чем не только пищевой.

Приблизить технический и культурный уровень рабочих к уровню инженеров и техников

В своей речи на первом стахановском совещании товарищ Сталин дал нам величайшую перспективу ликвидации разрыва между умственным и физическим трудом. Товарищ Сталин показал, что культурно-технический рост наших рабочих может и должен поднять их до уровня инженерно-технических работников. Эта замечательная дорога открыта для всей многомиллионной массы трудящихся нашей страны. В этом сказывается наше отличие от капиталистического мира. Теперь и молодые и взрослые учатся и будут учиться и учиться.

Это замечательное движение! Наверняка нигде в мире нет такого количества обучающихся, сколько у нас учатся в различных кружках, школах, высших учебных заведениях. Учебу нам нужно развернуть во всю ширь.

В пищевой промышленности мы решили организовать дело таким образом, чтобы в 1936 году всех постоянных рабочих пропустить через технический минимум. Одна треть уже пропущена. Надо будет и часть сезонных рабочих подготовить, подучить.

Вопрос теперь о тех рабочих, которые уже сдали технический экзамен, как быть с ними? Я думаю так, что тот, кто сдал первый экзамен, для него надо выработать другую программу, более повышенную—программу второй ступени. В будущем наверняка придется создать также и третью ступень технического образования, которая будет уже приближать обучающихся к уровню инженеров и техников.

Нам чрезвычайно важно также работать над переквалификацией наших инженеров и директоров. Мало того, что инженер кончил свою учебу. Если он, инженер, в течение многих лет не читает литературы, если он не обменивается с другими опытом, то такой инженер может отстать и оказаться на производстве реакционным человеком. Как в Красной Армии, так и в промышленности необходимы постоянное усовершенствование, постоянная техническая переквалификация инженеров и техников, директоров, чтобы они не отставали от стахановцев и лучше руководили ими. Вот почему должна быть вовсю развернута работа по переподготовке инженерно-технического персонала.

Неустанно улучшать ассортимент и качество пищевых продуктов

Стахановское движение ставит перед пищевой промышленностью особые задачи. Больше чем где бы то ни было нам важно, товарищи, не только увеличивать количество продуктов, но и улучшать их качество. Если бы наши стахановцы стали только увеличивать количество, не улучшая качества, то такое стахановское движение нам было бы не нужно. Качество продуктов, их питательные и вкусовые свойства, упаковка имеют для пищевой промышленности огромное значение.

Тов. Сталин сильно помог нам тем, что своей критикой, своими указаниями нажимал, чтобы мы скорее улучшали качество продуктов. Мы многого достигли, товарищи, но если кто из работников пищевой промышленности захочет сказать, что мы сделали все, то он ошибется и не только ошибется, но и провалится. Мы привыкли к тому, что у нас были продукты плохие и их было мало. Теперь продуктов стало больше, и они лучшего качества. Но люди растут, их аппетиты растут, растут их требования, развиваются их вкусы,—и пищевой промышленности нужно итти навстречу растущим вкусам и требованиям трудящихся. А трудящиеся у нас ведь только теперь начинают по-настоящему питаться и вкусно есть. Михаил Кольцов писал недавно в «Правде» о том, как едят датчане. Я читал и удивлялся—неправдоподобно. Но раз пишет тов. Кольцов, да притом в «Правде», значит — это правда. **(Гул одобрения).**

В этой статье т. Кольцов рассказывает, что в Дании едят так, точно богослужение совершают: много блюд, громадный выбор, не еда, а священнодействие.

Страна наша богатеет, и скоро мы будем иметь всего вдоволь для миллионов. Тогда хотя и не станем, вероятно, превращать еду в богослужение, как датчане, но во всяком случае будем есть со вкусом и с толком. Поэтому пищевая промышленность должна дать такие продукты, такого качества, чтобы их ели с удовольствием не только те, кто голоден, а и тот, кто сыт...

Косиор: Не хочешь, а ешь!

Микоян: Правильно! Должно быть так вкусно, так питательно и приятно, чтобы «само в рот лезло».

Этикетка и упаковка должны быть красивы. Красивая этикетка, красивый вид — хорошо отражается и на вкусе. Продукт в хорошей упаковке вызывает к себе совсем другое отношение.

Голоса: Правильно.

Микоян: Потребитель видит хорошую упаковку, и он еще не попробовал качество, а говорит: «Наверное, замечательный продукт».

Упаковка, кроме того, предохраняет продукт от порчи, от влаги, сухости. Поэтому упаковка чрезвычайно важна. Мы теперь послали группу наших работников в Америку и в Европу, чтобы они там поучились, посмотрели бы все, что там есть хорошего, с тем, чтобы и у нас это завести. Наш ассортимент на товары хорош, но по сравнению с Америкой он недостаточно богат, и не так богат, как нам нужно. Нам нужно, чтобы было много продуктов, чтобы качество было превосходное, чтобы ассортимент был богат.

В тех отраслях промышленности, где есть трудности сбыта, надо прямо сказать стахановцам: ваша задача—так улучшить ассортимент, так улучшить качество, упаковку, внешний вид, чтобы продвинуть товар...

Косиор: И по подходящей цене.

Микоян: Мы это знаем, тов. Косиор! Тов. Сталин предложил недавно снизить цены на сахар и на конфеты. Мы сделали это с большим удовольствием. На конфеты, как говорят, на данной стадии, цена уже божеская. **(Смех. Аплодисменты).**

Цены мы снизили и будем дальше снижать, а качество будем улучшать.

Тов. Сталин сказал, что стахановское движение открывает дорогу изобилию продуктов. Стахановское движение, следовательно, надо расширять все больше и больше. Некоторые спрашивают: куда мы лишних рабочих денем? Ответить на это просто: мы такую программу дадим, что все будут у нас работать! Поставим новые станки, новые агрегаты, «расшьем» узкие места,—работай сколько хочешь, работа найдется—не о том речь идет,—вырабатывайте только побольше продуктов.

Надо темпы более быстрые взять и мы их теперь возьмем. То, что казалось в прошлом году еле достижимым, теперь становится совсем легким. Наступило, товарищи, огромнейшее ускорение нашего движения. Конечно, пищевая промышленность не может тягаться с тяжелой. Тяжелая промышленность вооружена лучше, чем пищевая, там кадры более квалифицированные. Но и в пищевой промышленности мы имеем огромный рост за последние два года, чего раньше не было.

Мы за эти два года подняли продукцию пищевой промышленности на 57 проц. Если к этому прибавить программу 1936 г., то за 3 года рост будет 94 проц. —почти удвоение за 3 года. Рост более или менее приличный, но, несомненно, это еще не есть предел, еще резервы большие имеются. Будем лучше работать, мобилизуемся на перевыполнение программы 36 года, в течение которого мы должны добиться не меньше чем на 22 процента прироста по сравнению с 35 г.

Первое января—теперь праздник, раньше мы его не праздновали, а теперь будем праздновать по-настоящему, а уже со 2-го января начнем настоящую борьбу за выполнение программы 36 г. и мы эту программу выполним безусловно.

⁂

Я уже говорил об ускорении нашего движения. Теперь мы все это видим, и мы, руководители, и все рабочие, весь народ видит, что наступило огромное ускорение нашего развития.

А товарищ Сталин со всей своей гениальностью это предсказал тогда, когда никто еще, пожалуй, этого не думал и не предвидел.

Товарищ Сталин в 1931 году, выступая на совещании хозяйственников, дал свои знаменитые 6 условий. По существу эти шесть условий **тов. Сталина оказались шестью условиями, шестью предпосылками развития стахановского движения**. Когда читаешь речь нашего Сталина о шести условиях, видишь именно то, что дало нам, что подготовило стахановское движение. Выполнением этих условий мы подготовили стахановское движение.

А в 1933 году, подводя итоги первой пятилетки, товарищ Сталин предсказал то ускорение, которое мы сегодня имеем. Прямо предсказал, с календарной точностью, что именно теперь в [illegible] мы ускорим наше развитие. Жизнь показала всю гениальность этого предвидения товарища Сталина.

Когда перечитываешь Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина, всегда находишь у них что-то новое, чего как будто бы раньше там не замечал. Ведь когда читаешь, обычно ищешь ответ на вопрос, который уже назрел. Ищешь и находишь. А то, чего не ищешь, проходит в это время мимо сознания, не замечается.

Я должен прямо признаться: речь товарища Сталина об итогах первой пятилетки я слушал, несколько раз читал, а лишь недавно перечитывая, наткнулся на место, которое все мы мало цитируем, и которое мы мало, видимо, знаем.

Вот товарищ Сталин сказал, что пафос строительства нужно дополнить пафосом освоения новой техники. Это мы все усвоили и говорим: замечательные слова! Эти золотые слова теперь на устах у всех. Потому что **нынешнее стахановское движение — это есть подлинный пафос освоения новой техники**. А вот в этом же месте у Сталина двумя строками ниже еще больше сказано, что обычно не цитируется.

Вот что говорил товарищ Сталин об итогах первой пятилетки в 1933 г.:

«В период первой пятилетки мы сумели организовать энтузиазм, пафос **нового строительства** и добились решающих успехов. Это очень хорошо. Но теперь этого недостаточно. Теперь это дело должны мы дополнить энтузиазмом, пафосом **освоения** новых заводов и новой техники, серьезным поднятием производительности труда, серьезным сокращением себестоимости.

В этом теперь главное.

Ибо только на этой базе мы можем добиться того, чтобы, скажем, ко второй половине второй пятилетки (а это как раз теперь, 1935-1936 г. —вторая половина второй пятилетки —**А. М.**) **взять новый мощный разбег как в области строительства, так и в области прироста промышленной продукции**».

Это прямо гениальное пророчество! Это предвидение настолько точное, какого трудно даже ожидать.

И вот, товарищи, когда читаешь такие вещи у Маркса и Энгельса, Ленина, Сталина, то видишь, что их произведения—это такие сокровища, такое богатство мысли, что сколько ни читай, не исчерпаешь, как никогда никакой геолог своими разведками не исчерпает великих богатств нашей земли.

Это предсказанное товарищем Сталиным ускорение нашего развития мы и переживаем теперь. **(Аплодисменты).** Оно уже осуществилось.

Теперь мы, вся страна, взяли, как говорил наш Сталин, **новый мощный разбег**. На капитальные затраты будущего года вместо 25 млрд. в 35 году, мы в 36 г. будем иметь 32 млрд. Это и есть новый мощный разбег строительства, мощная программа роста продукции на 23—25 проц. Это взято на будущий год, причем, товарищи, эти проценты уже не те, которые мы имели раньше. Каждый процент весит сейчас больше, чем было раньше, куда больше, чем раньше!

Наша страна вот уже 18 лет первая в мире по своему политическому строю. Скоро она будет первой по изобилию, по богатству, мощности и культуре.

Вопрос «кто кого», решенный в нашей стране уже давно, с таким же успехом будет решен в нашу пользу — в пользу коммунизма, под руководством товарища Сталина, и на международной арене! **(Продолжительные аплодисменты. Все встают).**

Продолжение доклада тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

Служба эксплоатации реализует работу всех остальных служб. От ее работы зависит коммерческая (участковая) скорость, которая включает в себя техническую скорость (т. е. скорость движения поезда на перегоне) плюс стоянки на промежуточных станциях. От работы эксплоатационников зависит движение поездов по расписанию, оборот и средне-суточный пробег вагонов, и в конце концов использование паровозов и т. д. Таким образом, плохая работа службы эксплоатации приводит к увеличению простоев вагонов и паровозов, к ухудшению их оборота, к ухудшению общих показателей работы железных дорог. Вот почему мы сейчас особенно нажимаем на эксплоатацию.

Во-вторых, это ремонт паровозов и вагонов, так как большая скорость езды требует повышенного качества ремонта.

И **в-третьих**, это доброкачественный ремонт пути и исправное содержание пути.

Это — центральные задачи работы на железнодорожном транспорте, так как от разрешения их зависит дальнейшее повышение скорости продвижения поездов и прежде всего ликвидация крушений и аварий, являющихся бичом, являющихся последствием серьезного безобразия, которое мы, железнодорожники, еще не взяли.

Само собой разумеется, что заводы НКПС должны подтягиваться к заводам Наркомтяжа.

Чтобы получить серьезный эффект от стахановского движения, необходимо, как это намечено проектом постановления пленума ЦК, развернуть работу по следующим направлениям:

улучшить организацию работы — технологический процесс;

пересмотреть технические нормы как общесетевые, так и местные;

улучшить системы и нормы нормирования труда (пересмотр норм выработки, установление прогрессивки и т. д.);

развернуть работу по подготовке кадров, по технической учебе.

Если я скажу эксплоатационникам, путейцам с этой трибуны пленума ЦК, что они отстают, то это не значит, что я считаю, что они работают меньше по времени, чем паровозники, или что они получают меньше паровозников, или что они затрачивают сил меньше, чем другие. Может быть где-то, может быть среди эксплоатационников есть еще люди, которые не верят в стахановское движение, не хотят воспламениться, они имеются и среди коммунистов, но в целом эксплоатационники работают много и добросовестно. Но главное в том, чтобы грамотно работать, а не формально, а перестроить весь технологический процесс работы. Здесь именно кроются колоссальные резервы, здесь главные простои принимают безобразный характер. Там много путаницы в самом процессе сортировки вагонов, часто проделывается излишняя ненужная работа.

Система работы в целом плохо пропускная, и поэтому не случайно, что отдельные составители работают очень хорошо, а станция в целом работает плохо. Отдельный диспетчер работает очень хорошо, а в целом дорога работает плохо. Отдельные цеха работают замечательно, а в целом завод работает плохо. Это относится и к депо, и к вагонным участкам и т. п.

Надо искать новые резервы в серьезном улучшении системы и техники работы. Это теснейшим образом связано с пересмотром технических норм.

Во всех отраслях народного хозяйства существуют общие технические нормы и нормы конкретные, применительно к каждому предприятию, цеху, станку. Однако, отличительная особенность железнодорожного транспорта состоит в том, что на нем общие сетевые нормы, или, как их называют, измерители, играют более определяющую роль потому, что транспорт, как говорилось, единый конвейер, к сожалению, без преимуществ заводского конвейера. транспорт — конвейер, работа которого зависит от добросовестности, расторопности, четкости сотен тысяч миллионов работников, разбросанных по всей стране на протяжении 100 тысяч километров.

Улучшение эксплоатационной работы и пересмотр технических норм

Естественно, что на железнодорожном транспорте мы взялись в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно заниженных общесетевых норм. Эти общесетевые технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесетевых технических норм на основе дальнейшего разоблачения «предельщиков», развертывания стахановского движения и выявленных стахановцами возможностей. Но центр тяжести нашей работы должен быть в пересмотре конкретных норм по каждой депо, по каждому плечу, по каждой дистанции пути и связи, по каждому участку. Ведь общесетевые нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения основным в нашей работе является пересмотр общесетевых норм на основе крайне непосредственного пересмотра конкретных норм. Надо прямо сказать, что центральные управления НКПС, управления дорог до этого еще не добрались.

А особенности железных дорог, именно в различных условиях работы каждой дистанции, каждого депо. Единой шаблонной железной дороги в отличие от завода нет (смех). Тут действуют и климатические условия, и профиль пути, и не только по дорогам, но и по отдельным участкам. На работу железных дорог влияет разный характер грузов, изменения грузопотоков. В отличие, положим, от промышленности, которая может определить или изменить ассортимент своей продукции и ее распределение, грузопотоки определяются не дорогами, а планом народного хозяйства. Железные дороги НКПС, конечно, не определяют, мы добиваемся в планировании грузов, как хлеба, картофель, планирования нефти.

Каждое отделение службы эксплоатации, каждое депо имеет свои особенности. Вот почему установление технических норм на железнодорожном транспорте требует того, что необходимо разбить все станции на отдельные типы, для этих типов станций установить технические нормы.

В первую очередь мы должны сосредоточить внимание на решающих участках транспорта. Из 7,200 станций и раз'ездов половина погрузки и выгрузки производится на 334 важнейших грузовых станциях и основная тяжесть транзита ложится на 127 крупнейших участковых станциях. Протяженность основных главных ж.-д. путей—83 тыс. километров, из них 30 тыс. клм. дают 36 процентов грузопотока, а 30861 километр дают 70 проц. всего грузопотока. На этих важнейших станциях и направлениях, определяющих в основном всю работу ж.-д. транспорта, мы и должны сосредоточить основное внимание. Рассмотрим отдельные технические нормы как общесетевые, так и местные.

Начнем с **технической скорости**, о которой я уже говорил в своем докладе. Техническая скорость — это скорость продвижения поезда на перегоне, не считая остановки на промежуточных станциях. Несмотря на введение мощных паровозов, технические скорости за последние 7 лет были почти на одном уровне —21—22 километра в час. Аппарат НКПС не знал о фактических технических скоростях по отдельным депо и тяговым плечам (т. е. тем участкам, по которым обращаются паровозы от основного до оборотного депо).

Нам при разработке приказа об улучшении использования паровозов пришлось затребовать эти данные от дорог, да многие управления дорог сами не имели этих сведений.

Техническая скорость была нами в 1935 году повышена до 27 километров в час против 22,5 километров, бывшей фактически в 1934 году. Фактически в октябре 1935 года по сети в среднем техническая скорость была 27,4 клм, а в ноябре—26,7 клм. в час.

Отдельные машинисты - стахановцы дают 60—65 километров в час технической скорости, превышая даже конструктивную скорость паровоза (конструктивная скорость для «Э» была определена 55 клм. в час., для «ФД», «СО», и «Щ» 65 клм. в час). Эта конструктивная скорость, которая как теперь выясняется, также была занижена, нами теперь пересматривается. На 1936 год в связи с пересмотром графиков движения поездов мы предполагаем повысить техническую скорость в среднем по сети минимум до 30 клм. в час.

Несколько хуже обстоит с **коммерческой** (участковой) скоростью т. е. со скоростью продвижения поезда от одной участковой станции до другой, считая и остановки на промежуточных станциях. За последние 10 лет коммерческая скорость оставалась все на одном уровне 13—14 километров в час. За 1934 год средняя коммерческая скорость по сети составила в среднем 14,2 клм в час.

Мы повысили 1 октября 1935 года норму коммерческой скорости до 19.4 километра в час, фактическое ее выполнение 18,6 километров в октябре и 17 7 километров в ноябре 1935 года. Некоторые отделения дают коммерческую скорость до 26—30 километров в час. Увеличения коммерческой скорости мы добились как за счет роста технической скорости, так и за счет сокращения ненужных простоев поездов на промежуточных станциях, путем совмещения на одной и той же станции нескольких технических операций (набора воды, чистки топки, осмотра букс и проч.), а также путем ликвидации излишних раз'ездов и блок-постов. Нами за это время закрыто 282 блок-постов и 104 раз'езда.

Коммерческая скорость, особенно грузовых поездов, увеличилась также благодаря повышению роли главных кондукторов, усилению их активности в борьбе за скорейшее проведение поезда по своему участку. На 1936 г. мы предполагаем повысить коммерческую скорость в среднем по сети до 23 километров в час.

Однако, самое главное состоит в том, что повышение технической и коммерческой скорости, **средне-суточный пробег вагонов** увеличился гораздо меньше, **оборот вагонов** улучшился совершенно недостаточно из-за больших простоев на участковых и грузовых станциях.

Оборот товарного вагона, т. е. время от одной до другой погрузки, в 1934 году составил в среднем 8.7 суток. Правительством на 1935 год оборот был установлен 7.65 суток. В эту новую норму железнодорожный транспорт в 1935 году уложился, т. е. сократил время оборота на 1 сутки, что дало возможность увеличить погрузку в среднем на 9 тысяч вагонов в сутки в текущем году, а за последние месяцы на 15 тысяч вагонов в сутки.

Однако, мы считаем теперешний оборот вагонов весьма плохим, очень медленным. При теперешних скоростях движения поездов и установленных нормах простоя оборот вагонов должен быть максимально 5,8—6,0 суток. На деле же мы имели в октябре 6.96 суток и в ноябре 7.18 суток. Таким образом, из-за невыполнения оборота вагонов мы теряли ежесуточно минимум 12—16 тысяч вагонов погрузки.

Из этих цифр наглядно видно, как эксплоатационники «проедают» успехи машинистов, результаты стахановской работы паровозников. Именно эксплоатационники, так как причина невыполнения оборота вагонов—прежде всего в безобразных простоях на участковых, сортировочных погрузочно-разгрузочных станциях. Из общего времени оборота товарного вагона в ноябре 1935 года—7.18 суток или 172.3 часа, простой на участковых и технических станциях составляет 81,9 часа—47,5 проц., простой на станциях погрузки и выгрузки—39.8 часа—23,1 проц., простой на промежуточных станциях—17 часов —10 проц., в движении вагон находится всего 33.6 часа—19.5 проц. В среднем в сутки товарный вагон находился в ноябре 1935 года в движении всего 4.68 часа, проходя за это время 125 километров, а остальное время стоит на станциях.

Из чего складываются **простои** на участковых и сортировочных станциях, которые составляют почти половину времени оборота вагонов?

У нас есть хорошие сортировочные станции, как например, Препортовая, Ховрино, Октябрьской ж. д., Южино, Москва-сортировочная—М.-Казанской ж. д., Званка—Кировской ж. д., которые уложились в заданные им нормы простоя. Но большинство станций значительно их превышает.

Возьмем одну из плохо работающих станций—Люблино, М.-Курской ж. д. НКПС задал типовые нормы простоя транзитного вагона с переработкой, т. е. с переформированием поезда на сортировочных станциях, 4 часа 50 мин. Учитывая местные условия станции Люблино, управление М.-Курской дороги установило ей норму простоя 9 часов. Станция же фактически имела в первой декаде декабря простой транзитного вагона с переработкой 17 час. 43 мин. Из чего складывался этот безобразный простой? Для операций в парке прибытия—списывание и разметка вагонов, сдача документов конторам и проч.—норма установлена 30 минут, а вагон фактически простаивал 4 часа 36 мин., т. е. вагон ожидал расформирования состава лишних 4 часа. По наиболее сложной технически операции—расформированию вагонов через горку—станция почти вложилась в установленное время: задано 30 минут, фактически расформирование занимало 32 минуты. Зато под накоплением, т. е. в ожидании подхода вагонов того же направления, чтобы из них сформировать поезд, норма установлена—до 4-х часов, а фактически вагон простаивал 8 час. 42 мин.

Чтобы сократить время простоя вагонов под накоплением следует шире применять групповую специализацию, т. е.—не дожидаться, пока накопиться целый состав вагонов на ту или иную станцию, а отправлять их группами до ближайшей попутной станции, а там уже из них формировать целые маршруты.

Сокращение времени под накоплением во многом зависит и от клиентуры, от выполнения ею плана отправительской маршрутизации. Нигде, как в Советском Союзе, нет таких огромных возможностей отправления грузов цельными маршрутами, так как массовые грузы распределяются по потребителям у нас заранее, и легко договориться, положим, с Углесбытом, чтобы уголь той или иной шахты шел не по десятку адресов, а одному-двум потребителям. Наше плановое хозяйство имеет огромные возможности для максимального развертывания отправительской маршрутизации, что намного сократит простои вагонов под накоплением.

Кстати сказать, раньше разрешали держать вагон под накоплением более суток. Теперь, в связи с введением отправительской маршрутизации, а также групповой специализации, имеем возможность значительно сократить время простоя вагонов под накоплением.

На формировании состава, тоже более сложной операции, норма установлена до одного часа, фактически на эту операцию затрачивалось на станции Люблино 38 минут. Наконец, в парке отправления, т. е. когда состав уже готов и следует лишь его технически осмотреть и принять кондукторской бригадой и смазчиками, положено время до одного часа, а фактически затрачивалось 5 час 57 мин. Это об'ясняется, главным образом, большой выкидкой вагонов по их технической неисправности и несогласованностью работы по формированию поездов с графиком их отправления со станции.

Таким образом, мы видим, что операции, требующие значительной технической работы, проводятся станцией Люблино удовлетворительно, но **образцовая работа составителей, башмачников и других работников «проедается», «гробится» никудышной организацией работы на станции в целом, простоем зря, без всякой работы.**

Из этого вытекает, что стоит только организатору приложить руку, ввести простейшую рационализацию в технологический процесс, совместить во времени отдельные операции, что вполне возможно, как это показывает опыт стахановцев-составителей, диспетчеров, дежурных по станции, и мы резко сократим простои. Стахановское движение по службе эксплуатации нужно направить на то, чтобы формирование поездов шло быстрее, чтобы не было боя вагонов на горках, чтобы вагон не простаивал зря, чтобы все быстрее двигалось, а эксплуатационники при этом могут зарабатывать значительно больше, чем теперь. С этой точки зрения и придется нам пересмотреть всю систему норм выработки и заработной платы станционных работников.

Несколько слов о нашей погрузочно-разгрузочной работе. Время на погрузку и выгрузку уменьшилось с 46 часов в 1934 году до 37.6 часов в октябре и 39.8 часов в ноябре 1935 года. Норма, установленная НКПС в июне 1935 года—32.8 часа, —далеко не выполняется. Здесь вина не только одних железных дорог, но и клиентуры, так как 70—80 проц. всей погрузки производится на под'ездных путях клиентуры. В связи с увеличением грузооборота, фронты погрузки и выгрузки сейчас явно недостаточны и их надо срочно расширить, а также всемерно механизировать погрузочно-разгрузочные работы, чтобы не тормозить работу железных дорог.

Здесь я хочу сказать несколько слов о нашем младшем брате—заводском транспорте и обратиться за содействием к папашам этого брата—руководителям промышленности. Как старший брат, прошу помочь нашему младшему брату—заводскому транспорту **(веселое оживление в зале)**. Иначе заводской транспорт может ударить нас с другой стороны.

У нас есть образцовые клиенты, честно выполняющие свои договоры и даже сокращающие время простоя под погрузкой или выгрузкой. Могу перечислить отдельные из них: завод им. Петровского, завод им. Кирова по Екатерининской дороге. Харьковский тракторный завод по Южной дороге. Вольские цементные заводы по Рязано-Уральской дороге. Северлес по Северной дороге. Ростсельмаш по Азово-Черноморской дороге. Но наряду с ними имеется еще большое количество неисправной клиентуры, подолгу задерживающей наши вагоны.

Основой, как сказать, обобщающей технической нормой, определяющей всю работу железных дорог, является график и расписание движения поездов. График определяет, сколько поездов можно пропустить через данный участок, чтобы один поезд не наскочил на другой, чтобы движение шло четко, без задержек.

Между прочим до революции по товарному движению не было твердых расписаний. Мы поставили перед собою задачу обеспечить расписанием товарное движение, в первую очередь основное ядро постепенно обращающихся поездов, диспетчеры их называют «синими» поездами, потому что на графике они обозначены синей краской. Остальные поезда также предусмотрены твердым графиком. Мы пересмотрели график. График определяется технической скоростью. Техническая скорость была занижена, и поэтому график был неправильный. График предусматривал большое количество ненужных остановок. Мы сократили часть остановок на раз'ездах и на станциях. Я убежден, товарищи, что при новом пересмотре графика к лету 1936 года мы сможем сократить еще большее количество остановок и по пассажирским и по товарным поездам. К чему поезду из Москвы на Тифлис иметь несколько остановок до Тулы? Для обслуживания этих пассажиров есть местные поезда. То же самое и в отношении товарных поездов, которые не должны иметь лишних остановок. Мы можем сократить остановки, тем самым выиграть время и ускорить движение поездов.

Мы должны, товарищи, превратить расписание и график движения поездов в железный закон работы транспорта. Наш конвейер раскинулся на 100 тысяч километров. Следить за каждой частью очень трудно. Должна быть какая-то единая дисциплинирующая сила. Эта сила—график и расписание движения поездов. График и расписание должны быть самым святым для железнодорожников. Пока мы этого не добьемся у нас не будет той слаженности частей механизма, о которой говорил товарищ Сталин.

Вероятно вы все слышали о так называемых выходах, которые лимитировали, ограничивали пропускную работу железных дорог по самым важным направлениям. Например, считалось, что из Донбасса через Льгов на север нельзя пропустить больше 950 вагонов в сутки, через Ворожбу—больше 770 вагонов, через Курск—больше 1350 вагонов. После пересмотра графика мы теперь можем пропускать через Льгов 1100 вагонов, а предполагаем довести и до 1500 вагонов, через Ворожбу—1120 вагонов и предполагаем довести до 1200 вагонов, через Курск—2275 вагонов и эта возможность пропуска намного превышает потребность. То же самое имеется и по другим выходам с Урала в центр через Янаул, Балезино и Котельнич, выход из Сибири через Семипалатинск в Среднюю Азию, выход из Сибири через Вагай на Урал и т. п.

Большим злом являлась частая ломка весов поездов. По одному участку, например, можно было вести поезд весом 1800 тонн, а по другому участку только 1600 тонн. Приходилось отцеплять часть вагонов, ожидать следующих поездов и из отцепленных хвостов формировать новые поезда. По новому графику мы сократили количество переломов весов поездов. Так, по 22 главнейшим направлениям с протяжением 38 тыс. километров вместо 71 весовой нормы установлено 61 норма, а в 1936 году благодаря замечательному движению машинистов-стахановцев за увеличение весовых норм, мы сможем это количество сократить еще на половину, что повысит пробег поезда без перелома веса почти вдвое в грузовом направлении и тем самым позволит значительно сократить простои вагонов.

В связи с увеличением пропускной способности линии отпала необходимость в строительстве ряда вторых путей и дополнительных раз'ездов. Наоборот, сотни раз'ездов и блок-постов, как я уже говорил, закрыты за ненадобностью. Отпала необходимость в открытии блок-постов и строительств вторых путей на участке Льгов—Комаричи Западной дороги, необходимость смягчения профиля на участке Ржев—Вязьма МББ и т. д.

Дальнейший пересмотр графика, который НКПС подготовляет к весне 1936 года, может дать огромную экономию по части строительства. Ведь была специальная теория—надо расширять станции, расширять станционные пути, иметь их в большом количестве для того, чтобы там отстаивались вагоны. Станция вместо пропускного пункта вагонов превращалась в отстойник вагонов. Правильный пересмотр графика, к которому должны мы работники НКПС, а также начальники дорог и эксплуатационных отделений, подойти более серьезно, чем подходили до сих пор, может нам дать огромную экономию и по части сокращения излишних капитальных работ и перебросить эти средства на более производительные цели.

Что касается соблюдения расписания движения поездов, то мы сейчас с большими боями добились того, что примерно 40 проц. товарных поездов идут строго по расписанию. Вы можете сказать, что пассажирские поезда и то опаздывают. Это верно. Должен сказать, что по пассажирскому движению у нас также нехватает дисциплины, и она должна быть по соблюдении расписания поездов еще более сильной, более серьезной, чем по товарному движению.

Организация ремонта пути и подвижного состава

Особенное внимание должны мы обратить на приведение в порядок **путевого хозяйства**, которое находится в плохом состоянии. Без хорошего пути, без прочных мостов мы не избавимся от крушений, не избавимся от затруднений в движении поездов, так как поезда, в конце концов, движутся по пути и от его качества прежде всего зависит и скорость движения и бесперебойность работы железных дорог.

Мы пересмотрели в 1935 году нормы содержания пути по уровню и шаблону, которые были установлены в 1931 году и являлись выражением упрощенчества и расхлябанности, царивших в путевом хозяйстве. Например, нормальная ширина колеи по этим нормам могла колебаться в пределах 13 миллиметров (10 миллиметров уширения и 3 миллиметров сужения). НКПС установил в 1935 году более жесткие нормы колебания ширины колеи—8 миллиметров (6 миллиметров уширения и 2 миллиметра сужения). Установлены более строгие нормы оценки пути. Произведены были работы по сокращению числа длительных предупреждений об ограничении скорости движения поездов. По сети количество длительных предупреждений было в результате этого сокращено с 1798 на 1 июля до 842 на 1 декабря.

Мы произвели также пересмотр допускаемых скоростей движения поездов в зависимости от конструкции и состояния пути. Расчет этих скоростей производился дорогами на основании «Наставления по расчету ж. д. пути», изданного в 1931 году и содержащего туманные, искусственно усложненные расчеты, предоставляющие возможность любому местному путейцу узаконить явно заниженную скорость. В результате производственного пересмотра НКПС значительно повысил допускаемую скорость на ряде участков, например, на участке Курск—Синельниково и Нижнеднепровск—Чаплино для паровозов «ФД» существовала скорость 50 клм. в час, сейчас разрешена 65 клм в час, на участке Котлы—Луга Октябрьской дороги существовала скорость 30 клм. в час, сейчас разрешена 50 клм. в час и т. п.

Все это, конечно, только начало работы. Мы должны ее как следует развернуть в 1936 году. По путевому хозяйству, как указано в проекте постановления пленума ЦК, стахановское движение должно быть прежде всего направлено на высококачественное содержание пути, ликвидацию неисправности пути. Путевые ремонтные рабочие, обходчики, переездные сторожа, все эти работники, разбросанные по будочкам на протяжении 80 с лишним тысяч километров, живут и не в городе и не в деревне. Теперь у нас и в деревне, в колхозе—клубы, культура, организация людей, коллектив, воздействие одного на другого. А на железнодорожном транспорте дело усложняется тем, что многие работники работают индивидуально—стрелочник на стрелке стоит один, путевой обходчик или переездной сторож живет один в будке, часто за несколько километров от какого бы то ни было жилья. Их надо обслужить, организовать, поднять политически, культурно, технически. И мало этого, надо выработать также технические нормы, такую систему организации и оплаты труда, которые заинтересовали бы их в высококачественном содержании пути. Это наша боевая задача на 1936 год.

Что касается пересмотра технических норм по паровозному хозяйству, то я уже говорил о повышении форсировки котлов, технической скорости, весов поездов, о пересмотре заниженной конструктивной скорости отдельных серий паровозов, о снижении норм расхода топлива. Эту работу будем продолжать и в 1936 году.

Среднесуточный пробег паровозов по сети в 1934 году был 168.5 километров, с 1 октября 1935 года мы установили норму — 253 клм, фактическое выполнение в октябре 230.3 клм. и в ноябре 229.4 клм. На 1936 год НКПС предполагает по новому графику установить среднесуточный пробег паровозов минимум 300 клм.

Сейчас паровозное управление пересматривает нормы пробега паровозов между ремонтами, которые тоже могут быть повышены.

Раньше, когда паровоз много стоял без движения, но под парами, в депо и на станциях, он не делал километров, а накипь на трубках котла все равно образовывалась. Теперь, когда резко вырос среднесуточный пробег паровозов, нормы пробега между промывками могут быть повышены. Ряд депо это уже делает, надо пересмотреть нормы и по остальным депо.

Могут быть также повышены нормы пробега между под'емочными ремонтами, когда происходит обточка бандажей паровозных колес. Бандажи на ведущем скате спашиваются в два раза быстрее, чем на остальных скатах. Если сделать их из более крепкого металла, с тем, чтобы бандажи всех скатов изнашивались более равномерно, то можно значительно увеличить пробег между под'емочными ремонтами и одновременно сократить расход бандажей примерно на 25 проц.

Также должно быть сокращено время промывки и ремонта паровозов. Введение теплой промывки позволяет намного сократить время, необходимое для промывки паровозов. Элементарная рационализация, правильная организация ремонта паровозов позволит значительно сократить время нахождения паровоза в ремонте и тем самым позволит использовать паровоз более продуктивно.

Основное, на что мы должны обратить внимание в работе **паровозных и вагонных депо, ремонтных заводов и вагоно-ремонтных пунктов—это качество ремонта.** Контроль за качеством при ремонте более труден, чем при выпуске новой продукции. Когда я был, например, в Ленинграде на вагоно-ремонтном заводе, то обратил внимание, что многие рабочие работают бесконтрольно. Есть расценка за болт, а привинтили ли они этот болт или недовинтили, проверить очень трудно. Нужно установить при ремонте качественную приемку работы по каждой основной операции в отдельности, а не только в конце ремонта.

К заводам НКПС относится все то, что говорил товарищ Орджоникидзе о заводах тяжелой промышленности. Добавлю только, что хотя наши заводы технически вооружены слабее наркомтяжпромовских (в частности нехватает еще хорошего инструмента), но и существующее оборудование используется на них неудовлетворительно. Как правило, наши заводы слабо загружены, продукция их может быть значительно поднята и при существующем оборудовании.

Образцы стахановской работы дают многие рабочие заводов НКПС, в частности токаря по обточке колесных пар (полускатов). Токари завода Можерез Иншаков, Елисеев, Жихарев, при норме 6 колесных пар на станке типа Гегеншайдт, достигли обточки 23—28 штук в смену. Токарь Отрожского вагоно-ремонтного завода Аверьянов на станке—«Кревен» (таких станков завезено в СССР всего два в этом году) дал за 7 часов обточку 41 полуската. Ни один завод Англии и Германии не имеет такой выработки.

Благодаря стахановскому движению значительно смягчена острота с колесными парами. Заводы вагонного управления, выпускавшие в июне 3278 колесных пар, в октябре уже выпустили 15414 колесных пар. Заводы паровозного управления в сентябре выпустили 1047 пар, а в октябре 1822 пары.

Многие рабочие наших заводов и депо уже теперь перерабатывают нормы выработки на 300-400 и больше процентов. Так, например, кузнец мичуринского паровозо-ремонтного завода тов. Невзоров производит ковку [illegible] под двумя паровыми молотами одновременно, точно по графику и повысил производительность труда в 11 раз. Раньше его заработок не превышал 300 рублей в месяц, в октябре заработал 800 рублей, в ноябре свыше 1000 рублей.

Автоматчик Свердловского вагонного участка комсомолец Шакурский при норме ремонта трех воздухораспределителей ремонтирует в смену 41 воздухораспределитель. С 22 ноября ежедневный заработок Шакурского составляет 130-165 рублей в день. Шакурский — квалифицированный рабочий. 14 декабря в деловом клубе гор. Свердловска он прочел содержательную лекцию о советских автотормозах, весьма поучительную для присутствовавших инженеров и техников.

Организация труда и нормы выработки

Нет надобности доказывать, что на транспорте, именно вследствие его единства и теснейшего взаимодействия всех его частей, нормы выработки особенно зависят от выполнения технических норм всем предприятием в целом. Изменение технологического процесса, улучшение организации работы дадут значительное повышение производительности труда отдельных работников. Дальнейший пересмотр технических норм, ускорение оборота паровозов, вагонов и сокращение простоев дадут возможность пересмотра норм выработки при одновременном повышении заработной платы на основе еще большего роста производительности труда.

Паровозные машинисты сейчас зарабатывают значительно больше, чем раньше. Мы пересмотрели систему их работы, ликвидировали изнурительные сверхурочные работы, ввели вместо спаренной езды строенную, проводим разукрупнение тяговых плеч, сократили время простоев паровозов в депо и на станциях, и тем самым машинисты имеют возможность дать значительно большую выработку и получить более высокую заработную плату.

По всем дорогам покилометровый заработок машинистов поднялся в среднем с 487 рублей за июнь до 560 рублей за октябрь, причем в июне машинисты работали в среднем 222 часа, а в октябре только 185 часов, т. е. при ликвидации сверхурочных мы повысили часовой заработок машинистов на 37,9 процента при повышении часового пробега на 19,7 проц.

Еще более разительных результатов добилась Донецкая дорога. В июне товарные машинисты работали 222 часа, дали 1936 километров пробега и заработали 565 рублей в месяц. В октябре машинисты работали всего 174 часа (т. е. не только ликвидировали сверхурочные, но даже недобрали положенного количества часов работы в месяц из-за неимения поездов), дали пробег 2388 километров и заработали 665 руб. Месячный пробег вырос на 23 проц., а часовой на 57 процентов, месячный заработок увеличился на 17 проц., а часовой на 50 проц.

По учтенной, примерно, половине машинистов сети в октябре заработок свыше одной тысячи рублей имело 2,5 процентов машинистов, заработок от 800 до 1000 руб. имело 7,5 проц., заработок от 700 до 800 рублей—10 проц., заработок от 600 до 700 руб. — 15 процентов, заработок от 500 до 600 руб.—23 проц. и остальные 41 проц. имели заработок до 500 руб.

Мы упорядочили систему оплаты паровозных машинистов, вместо большого количества дробных норм, доходивших до 10—15 на тяговое плечо, по каждому тяговому плечу установлены 2 нормы—на тран-

Окончание доклада товарища Л. М. Кагановича см. на 6 стр.

Окончание доклада тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

[illegible]ные и на сборные поезда. Однако, не все еще благополучно с нормированием труда машинистов. Дежурные по депо и нарядчики в погоне за уравниловкой часто не дают нарядов на поездки лучшим машинистам, которые уже в первую половину месяца выработали свою норму, и дают предпочтение отстающим машинистам. От этого иногда получается, что стахановец, перевыполняющий технические скорости, зарабатывает меньше, чем машинист, ездящий на «малом клапане», плетущийся со своим поездом, как черепаха. Из-за такого, с позволения сказать, «регулирования» заработка и поездок машинистов часты срывы строенной езды, получается обезличка в обслуживании паровозов.

Мы ввели прогрессивно-сдельную оплату машинистов. За норму пробега — в среднем 2100 километров в месяц по сети они получают 22 коп. за километр, при перевыполнении месячной нормы пробега до 10 проц. получают 44 коп. за километр и при выполнении более 10 проц. — 66 коп. за километр. К лету 1936 года, со 2-го квартала, когда реализуется целый ряд мероприятий, которые мы сейчас принимаем, мы сможем безусловно дать машинисту заработать больше при повышенной норме, чем он зарабатывает сейчас, и пересмотр норм может пойти по линии пересмотра внутренней шкалы прогрессивки. Сегодня машиниста держит еще плохая работа всей сети, держит еще невыполнение графика, нарушение расписания, неподача поездов своевременно и нехватка поездов. Вот почему перед нами стоит остро вопрос о том, чтобы улучшить всю работу в целом. Тем самым мы получим возможность **пересмотра норм и дальнейшего повышения заработной платы машиниста и других категорий работников.**

Система заработной платы на ж.-д. транспорте требует переработки. На железных дорогах около 43 проц. работников находится на сдельной оплате, а 57 проц. повременщики.

Ознакомление с вопросами, которые чаще всего поднимались рабочими при обсуждении итогов всесоюзного совещания стахановцев, показывает, что рабочих в вопросах оплаты труда наиболее интересует вопрос о переводе с повременной оплаты на сдельную, переход с групповой и бригадной сдельщины на индивидуальную, вопрос уплотнения труда, т. е. выполнения меньшим количеством работников той работы, которая сейчас выполняется большим количеством работников, при повышении оплаты труда остающихся работников. Стрелочники, путевые обходчики, сторожа и другие категории повременщиков прямо указывают, что существующая система учета и оплаты их труда не дает им возможности проявить себя полностью и не дает повышения зарплаты на основе роста их выработки.

Мы намечаем в ближайшее время распространить прогрессивно - сдельную оплату, которая полностью себя оправдала у машинистов, кондукторов и смазчиков, также на другие категории работников ж.-д. транспорта, как то: станционных смазчиков, рабочих топливных складов грузчиков, ряда заводских рабочих и т. п.

Разрабатываем сейчас вопрос о переводе на сдельщину ряда повременщиков.

На путевых и строительных работах нужно шире внедрять аккордную систему оплаты труда. Практика последних месяцев, когда мы применили эту систему на капитальном ремонте пути и на ряде строительных работ, показала, что эта система дает большой эффект в смысле повышения производительности труда и сокращения излишнего количества работников. Так, по сети количество рабочих, занятых на ремонте пути, уменьшилось со 185 тысяч в июне до 179 тысяч в III-м квартале при увеличении об'ема ремонтных работ на 27 проц., росте зарплаты рабочего на 18 проц. и производительности труда рабочего на 30 проц.

Ряд стрелочников, смазчиков, проводников, уборщиц, телефонистов подымает вопрос об уплотнении труда, т. е. одному работать за двух с повышением оплаты труда, это вполне возможная вещь, конечно, при обязательном сохранении качества работы и соблюдении всех правил безопасности движения поездов. На уплотненную работу можно переводить только тех работников, которые показали высокое качество своей работы, работают без аварий и овладели полностью техникой своего дела. Конечно, хороший стрелочник может обслужить и большее, чем сейчас, количество стрелок и эту возможность надо ему дать, чтобы у него была тоже перспектива повышения своей заработной платы.

Очень серьезно стоит вопрос с бригадной коллективной сдельщиной. Такая сдельщина существует на ремонте паровозов, а также на ремонте вагонов в депо и на заводах. Рабочие просят перевести их на индивидуальную сдельщину, и это надо будет сделать, так как при коллективной сдельщине, при работе на общий котел ударники - стахановцы отдают часть своего заработка плохим, нерадивым работникам. При переводе на индивидуальную сдельщину следует избежать чрезмерного раздробления норм выработки и расценок. Рабочий должен получать наряд («сдельный ярлык») не на каждую мелкую деталь, а на более укрупненную работу.

Сейчас по большинству депо не выполнена директива ЦК и СНК, данная еще в июле 1933 года, об укрупнении расценок. Дают детальные расценки в десятых долях минуты и сотых долях копеек. Например, по ремонту товарных вагонов существует 718 типовых, так называемых «укрупненных» норм. Это чересчур много, мастеру приходится в день подписывать несколько сотен сдельных нарядов («ярлыков»). Конечно, разобраться в них как следует невозможно. [illegible]

«Разбить очки Арефьеву. Три штуки. Расценка четыре коп.». (Общий смех. Голос. «Не дешевле»).

Или в Челябинском депо мастер Амербах записал такой наряд: [illegible] Стоимость 7,5 коп.». (Общий смех).

Я привожу эти курьезы для того, чтобы показать, насколько бездушно ведется нормировочная работа. Мастер должен подписывать в день несколько сот бумаг и не может руководить делом. Ему нормировщик дает и он прямо подписывает, штампует, не разбираясь, и сам себя наказывает.

Что касается оплаты командного состава, то мы ввели для него прогрессивную надбавку к основному окладу за перевыполнение заданного плана и измерителей. Эта оплата введена с октября и главным показателем установлено—сокращение простоев на станциях. Так как с простоями у нас еще плохо, то за октябрь эту дополнительную оплату, по данным 9 дорог, получили всего 1430 работников, в среднем по 85 р. на каждого, в том числе 561 эксплуатационник и 558 паровозников. Надеемся, что в следующие месяцы гораздо большее количество командиров окажется достойным премирования.

Мы должны упорядочить все дело нормирования труда на транспорте, укрупнить чересчур размельченные, дробные нормы, подобрать лучших и более квалифицированных нормировщиков, не допускать впредь, чтобы нормировщик был монополистом, своего рода жрецом нормирования. Надо, чтобы сами командиры и политработники занимались этим делом. И тогда у нас повысится и производительность труда и заработная плата.

Техническое обучение работников транспорта

Стахановское движение — это движение на базе высшей техники. Без овладения этой высшей техникой трудно давать высокие показатели производительности труда.

В качестве примера этого можно привести железнодорожных машинистов. Мы ввели в товарных поездах автоторможение. Это—новая техника, которой у нас до последнего года не было. Раньше поезда тормозились так: машинист дает сигнал, кондуктора покрутят ручки тормозов и затормозят. Теперь машинист сам должен уметь тормозить поезд. Автоторможение должно дать большие результаты как в увеличении скорости, так и в деле снижения аварий. Но не все машинисты изучили как следует автотормоза, не все овладели ими, и, как это ни странно, получилось так, что у неопытных машинистов с переходом на полное автоторможение увеличилось количество разрывов. Необходимо ускорить овладение машинистами техникой автоторможения.

Когда разрабатывался проект постановления пленума Центрального Комитета партии товарищ Сталин особо приковывал наше внимание к делу технического обучения кадров, обучения техминимуму, которое мы должны развить во-всю. Оно у нас поставлено пока безобразно. Для подтверждения этого приведу разговор между работниками НКПС, знакомившимися по моей просьбе с постановкой техминимума, и руководителем подготовкой кадров и обучением техминимуму в первом отделении эксплоатации Московско-Белорусско-Балтийской дороги.

Фамилия этого руководителя—Денисов. Вот запись этого разговора.

— «Какое у вас образование?

— Образование у меня низшее. Трехклассное училище окончил в 1913 году, а больше нигде не учился.

— Кем вы работаете?

— Должность моя называется инженер по техминимуму **(смех).**

— Как идет у вас работа?

— Работы у меня много и как какая из них идет сказать трудно. Кроме работы по техминимуму, я заведую личным столом в отделении, руковожу всей подготовкой кадров, регулирую кадры комсостава по отделению, ведаю соцсоревнованием и ударничеством, а сейчас добавили еще работу организатора стахановского движения. **(Общий смех).**

— Как у вас учатся, кто вам помогает, кто руководит?

— Люди хотят учиться и хотят сильно, но дело поставлено у нас так, что сами отбиваем у них охоту. Недавно, 2½—3 месяца тому назад, я получил от службы эксплуатации распоряжение переподготовить 130 человек по отделению в срочном порядке. Собрал диспетчеров, дежурных по паркам, коммерческих операторов и др. и думаю, а чем же с ними заниматься? Не знаю. Пошел в группу кадров, спрашиваю, чем заниматься. Отвечают. Программа есть? Нет. Раз нет программы, займитесь с ними телеграфом. **(Смех).**

Можно, говорю и телеграфом, но может быть люди знают это дело? —Ничего, говорят пусть учатся. Пришлось заказать в ФЗУ 200 деревянных телеграфных ключей, раздать на руки эти ключи и учить. Истратили на эту затею около 1000 рублей, но что получилось от этого не знаю,— не проверяли и людей больше не собирали.

Расскажите какие методы подготовки у вас сейчас, как проверяете знания техминимума?

Раньше у нас было плохо, но теперь мы применили индивидуальную подготовку. Прикрепляю сцепщика к составителю и говорю—ты его обучи. По программе тебе полагается для этого 72 часа в течение пяти месяцев. И учат, не отказываются.

А сколько вы платите такому учителю за 5 месяцев?

Составителю за все обучение мы платим 28 р. 72 коп. за пять месяцев **(смех).** Насчет оплаты у нас строго рассчитано.

Проверка и сдача техминимума проходит у нас по приказу. Комиссия проверяет, составляет акт и выдает удостоверение. Только в последнее время хозяйственники стали поступать неправильно. Поступит новый человек, спрашивают его, дают инструкцию и удостоверение, что он сдал техминимум. На самом деле он не сдал. На Москва-товарная обнаружил таких 9 человек.

Денисов как добросовестный работник рассказал правду. Добавлять здесь нечего. Стахановское движение требует коренного изменения в подходе к техническому обучению кадров. У нас уже есть образцы хорошего обучения стахановцев, но их еще крайне мало. Мы должны это дело развернуть во всю, обеспечив высокое качество обучения. Стахановец особенно требует серьезного обучения технике.

В 1936 году мы должны обучить техминимуму не менее 500 тысяч рабочих и развернуть работу так, чтобы в ближайшие 2 года обучить техминимуму всех работников железнодорожного транспорта.

Для передовых работников стахановцев-кривоносовцев мы организуем квалифицированную учебу на специальных курсах без отрыва и с отрывом от производства и успешно прошедших эти курсы лучших стахановцев будем продвигать на командные посты.

Техническая подготовка даст нам возможность выдвигать стахановцев, молодых инженеров, проявивших себя активными борцами за под'ем транспорта. С кадрами на ж. д. транспорте дело обстоит еще неудовлетворительно. Имеется еще засоренность чуждыми людьми. Выясняя причины крушений последнего времени, мы обнаруживаем в целом ряде случаев чуждых, враждебных людей, пробравшихся даже на командные посты и способствовавших крушениям. Тут нужна не кампания чистки, а органическая, длительная упорная борьба день за днем, час за часом по очистке наших кадров от классово-враждебных людей.

Что касается руководящих, командных кадров, то основная масса высшего командного состава ж. д. транспорта работает сейчас неплохо. Настроение бодрое, уверенное,—ведь успехи 1935 г. достигнуты в основном теми же кадрами, которые работали раньше.

Есть еще небольшая группка людей притаившихся, которые ждут срыва, в особенности зимой, чтобы доказать, что все же они были правы, что транспорт работает «на пределе», но их ожидания напрасны. Началу зимы на ж. д. транспорте дает нам право заверить Центральный Комитет партии, что зима на ж. д. транспорте будет действительно настоящей большевистской зимой. **(Аплодисменты).**

Крупнейшим недостатком наших руководящих кадров является то, что они только сейчас подходят к вопросам техники ж. д. транспорта. Многие эксплуатационники-коммунисты, которые работают на транспорте уже годами, к сожалению, только в этом году начали овладевать таким делом, как график. Когда мы вызвали в НКПС работников дорог и отделений, которые непосредственно составляют графики, многие из них удивлялись и говорили: «Я 10 лет у себя составлял график, и мой начальник всегда подписывал график, не глядя в него, держа телефонную трубку в другой руке и разговаривая».

Главной слабостью и недостатком в работе значительной части руководящих кадров на транспорте все еще остаются канцелярщина и формализм, отсутствие маневроспособности, инициативности, хозяйственной изворотливости: нехватает шурупа, гвоздя, пишут письма вплоть до НКПС, но не потрудятся найти его на месте. У наших командиров отсутствует та хозяйственная гибкость, которая есть у хозяйственников-промышленников.

Вот почему, чтобы ликвидировать формализм, надо взяться за дело по хозяйственному, воспитывая по большевистски людей. Все работники должны овладеть техникой своего дела, тогда вырабатывается настоящий, выдержанный, крепкий большевистский железнодорожный аппарат, и тогда транспорт будет работать действительно, как часовой механизм **(Аплодисменты).**

IV. ТЕХНИЧЕСКИ-РЕКОНСТРУКТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ 1936 ГОДА

Мобилизация людей на ж. д. транспорте дала и дает еще свои огромные результаты, но для того, чтобы развить достигнутый успех, необходимо наряду с ней провести целый ряд хозяйственно-технических реконструктивных мероприятий. Это задача ближайших лет.

Стахановское движение требует усиленной и ускоренной механизации ряда отраслей транспорта и под'ема технического вооружения всего транспорта.

Мы вооружили и вооружаем ж. д. транспорт новыми мощными паровозами. Ж. д. транспорт получил в этом году гораздо больше мощных паровозов, чем в прошлые годы. Он получил в 1935 г. 520 мощных паровозов «ФД», а в 1936 году получит еще 675. В 1936 году ж. д. транспорт почти отказывается от заказа паровозов серии «Э» и резко увеличивает заказ новых 500 более мощных паровозов—«СО».

Ж. д. транспорт получит в 1936 году 75 мощных пассажирских паровозов «И. С.», которые дают большую скорость и могут тянуть большие по весу поезда, чем нынешние пассажирские паровозы.

Впервые в 1936 году на ж. д. транспорте получит распространение новый тип паровоза с конденсацией пара, т. е. использующего отработанный пар путем превращения его в воду. Этот паровоз совершит целую революцию в паровозном хозяйстве. Он расходует в 20-25 раз меньше воды, чем обычный паровоз и проходит до 1000 километров без набора воды. Для наших безводных местностей—Средней Азии, Сибири или Дальнего Востока, где с водоснабжением дело обстоит плохо, такой паровоз сыграет огромную реконструктивную роль. Ж. д. транспорт должен получить в 1936 году 200 таких паровозов.

Мы организуем сейчас теплую промывку паровозов, которая сокращает простой паровоза по сравнению с горячей и холодной промывкой на 8-9 часов. В 1936 году будет построено 202 пункта теплой промывки паровозов.

Как это ни странно, но все паровозы, кроме пассажирских, освещены у нас керосинками. Уже в этом году мы осветили электричеством 3 тысячи паровозов, а в будущем году думаем осветить еще 5 тысяч паровозов. Освещены будут электричеством и станции, семафоры, которые до сих пор освещались кересиновыми лампами, что, вы согласитесь сами, никуда не годится.

Паровозное хозяйство обеспечивается в 1936 году большим количеством запасных частей, инструментом, новыми станками, которые заменят имеющиеся сейчас устарелые станки.

Благодаря поддержке Центрального Комитета партии и особой личной заботе, особому вниманию и особому пониманию нужд железнодорожного транспорта товарищем Сталиным, ж. д. транспорт получает в 1936 году для работ по путевому хозяйству в два раза больше капиталовложений, чем в прошлом году. Мы вкладываем в одно путевое хозяйство около 900 млн. рублей **(Аплодисменты).**

В 1936 году предполагается отремонтировать 3 тыс. километров пути капитальным ремонтом. Около двух с половиной тысяч километров путей намечено реконструировать на щебеночном балласте.

Весь путь от Москвы до Харькова должен быть уложен на щебне. Кроме того будет отремонтировано 30 тыс. километров пути средним ремонтом.

Если раньше большая часть ремонта пути производилась по отдельным участкам без какой-либо системы, то сейчас мы концентрируем ремонт на тех 30 тысячах километров путей, которые дают около 70 процентов всего грузопотока. На этих 30 тыс. километрах пути будут сосредоточены не только работы по путевому хозяйству, но и по эксплуатации и другим отраслям ж.-д. хозяйства. Точно также на тех 334 грузовых станциях из 7200 станций, которые дают 50 процентов всей погрузки и выгрузки и 127 участковых станциях, которые дают 50 процентов всех транзитных работ, мы сосредоточим ремонтные работы для улучшения станционного хозяйства. Мы не разбрасываемся по широкому безбрежному фронту, не случайно мы вкладываем капиталы в тот или иной участок, в ту или иную станцию, в зависимости от того, кто больше попросит. Мы сосредотачиваем капиталовложения на главных участках и главных станциях, решающих работу сети.

В путевом хозяйстве организуется в 1936 г. 50 машинопутевых станций, вооруженных новыми машинами для ремонта пути: балластерами для балластировки пути и саморазгружающимися составами, путевыми стругами для очистки канав и обрезки бровки полотна, шпалоподбойками, компрессорами, передвижными электростанциями, моторными домкратами и др. машинами. Кроме того в 1936 г. будет организовано 150 дистанционных мастерских пути. Наконец, в путевом хозяйстве серьезное дело — ремонт и постройка новых мостов, которому мы уделим серьезное внимание.

Ж. д. транспорт получил в 1935 году 80 тыс. вагонов и в 1936 г. получит от нашей родной индустрии при помощи т. Орджоникидзе еще 80 тысяч вагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами. **(Аплодисменты).**

Подавляющая масса их — это большегрузные вагоны. В этом году мы построили при помощи партийных и советских организаций за 4 месяца 200 вагоноремонтных пунктов. Хочу здесь подчеркнуть, что в успехах транспорта во многом огромную роль сыграла помощь территориальных партийных и советских организаций, которых железнодорожники раньше немного чуждались, но с которыми они сейчас сроднились.

В текущем году мы строим еще 50 вагоноремонтных пунктов. 25 тыс. вагонов из наличного вагонного парка (не считая новых) будут оборудованы автосцепкой и 15 тысяч вагонов — автотормозами. Кроме того, мы отремонтируем большое количество вагонов, заменив разрезные буксы неразрезными, и оборудуем вагоны усиленной винтовой упряжью.

По хозяйству эксплуатации раньше главными работами были земляные — укладывали новые пути, расширяли станции, копали землю. Теперь мы вкладываем средства в механизацию станционных работ. В 1936 г. предполагается оборудовать электрической и механической централизацией 7 тыс. стрелок, а в ходе работ, надеюсь, сделаем больше. У нас таких стрелок очень мало. Стрелки у нас большей частью ручные, и на каждой стрелке стоит стрелочник. Не доглядит он — крушение. Мы должны переходить на централизацию стрелок, электрическую и механическую, при которой управление и перевод стрелок на всей станции производится одним человеком через соответствующие механизмы. Это будет крупнейший шаг вперед, который увеличит пропускную способность станций, не говоря уже о большей безопасности движения.

На станциях сети будет построено 15 механизированных горок. Здесь надеюсь на помощь тов. Орджоникидзе, потому что сами заводы не совсем охотно пока берутся за это дело.

Сейчас на сортировочных станциях тормозят вагоны примитивным способом, при помощи тормозных башмаков. Отсюда тормозильщики называются башмачниками. Само это название чего стоит! Летит вагон с сортировочной горки, а башмачник подкладывает под колеса тормозный башмак.

В Америке есть механизированные горки, на которых механические замедлители-ретардеры, сжимая колеса вагона, тормозят его с различной силой в зависимости от нажима. Наша делегация, ездившая в 1930 г. в США, ознакомилась с такой горкой и предложила построить и у нас такую. За 5 лет со времени приезда из Америки делегации, построена была только одна механизированная горка. Для того, чтобы такими темпами механизировать все имеющиеся у нас на сети 43 горки понадобилось бы 215 лет **(смех).** Ясно, что такими черепашьими темпами в деле механизации труда на ж.-д. транспорте двигаться нельзя. Механизированная горка дает ускорение процесса сортировки вагонов и формирования поездов не менее, чем в два раза.

Вот почему в этом году будем строить 15 механизированных горок. Мы думаем удешевить ее стоимость, очистить от всяких ненужных и излишних приспособлений.

Кроме того, в 1936 г. будет построено 15 немеханизированных горок, что увеличит пропускную способность станций. Механизация и строительство новых горок — это такое реконструктивное мероприятие, которое разрешает и задачи текущего дня, дает эффект немедленно.

Автоблокировкой будет оборудовано 1.372 клм. От Москвы до Северного Кавказа у нас будет сплошная автоблокировка. Она увеличит пропускную способность и ускорит продвижение поездов. Это далеко не полный перечень технических реконструктивных мероприятий 1936 г. Они намечены и должны быть проведены в борьбе против отсталых антимеханизаторских настроений, ибо как раз те люди, которые доказывали, что нынешняя ж. д. техника крайне слаба и плоха и использована так, что нет никаких резервов, как раз эти люди тормозили новую технику на транспорте.

Стахановское движение обеспечит нам успешное проведение реконструктивных работ.

* *
*

Задачи железнодорожного транспорта велики и сложны. Он отстает еще от требований грузооборота. Мы должны создать настоящий культурный, боевой железнодорожный транспорт, такой, какого требует растущая страна, партия, товарищ Сталин.

Транспорт должен полностью удовлетворять потребности грузооборота и перевозок растущего населения страны. Транспорт должен быть готов и к тому, чтобы обслужить потребности нашей славной Красной армии в деле обороны нашей родины. **(Бурные аплодисменты).**

Железнодорожники не должны ни увлекаться фантазиями будущего, ни окапываться, как эмпирики, в текущих мелких делах. Они должны уметь сочетать текущую работу с реконструкцией транспорта и уже сегодня эту реконструкцию проводить.

Железнодорожники сами себя раньше рассматривали, как отдельную изолированную группу, занимавшую особый участок, так называемую «полосу отчуждения». Теперь окончилась эта полоса отчуждения транспортников от территориальных партийных и советских организаций, полоса отчуждения от окружающего их, бушующего бодростью и уверенностью, моря героев труда — стахановцев. Слились герои транспорта кривоносовцы-стахановцы со стахановцами угля, руды, стали, машиностроения. Стахановское движение говорит о том, что организм нашего советского государства, организм нашего социалистического хозяйства становится все более мощным и крепким.

Перед железнодорожниками открываются большие перспективы и в связи со строительством новых дорог. Об этом строительстве мы недавно говорили на совещании строителей. Задачи нового ж. д. строительства огромны. Товарищ Сталин своим историческим указанием на характер нашей страны, как великой железнодорожной державы, поднял проблему ж. д. транспорта на совершенно небывалую, историческую высоту. До того, эта проблема не стояла так широко для нашей страны. Страна, имеющая десятки тысяч километров суши, страна, богатая залежами угля, золота, олова, серебра, меди, свинца, никеля, нефти и другими богатствами, должна иметь мощный ж. д. транспорта для того, чтобы перевезти эти богатства, для того, чтобы этот мертвый капитал стал живым капиталом и был направлен на благо строителей социализма, на благо всего народа! **(Бурные аплодисменты).**

Вот почему, товарищи, не собираюсь конкурировать с водным транспортом, наоборот, приветствую достигнутые им успехи, всемерно поддерживая собрата, равно как и другие виды транспорта, мы все же должны осознавать, что главные перевозки в нашей стране будут за сетью железнодорожных путей. Стахановское движение открывает перед нами новые гигантские возможности выполнения своего долга. И поэтому я могу уверенно заявить, что железнодорожники, вооружаясь вместе со всеми трудящимися знаниями техники, большевистской сознательностью выполнят свой долг и оправдают ту высокую честь, которую возложили на них страна, партия, правительство и наш вождь товарищ Сталин! **(Бурные аплодисменты).**

Стахановское движение — это результат грандиознейшего переворота в стране, который в обычном историческом процессе потребовал бы сотни лет, а у нас произошел за 16 лет.

Но это было 16 лет напряженнейшей борьбы партии, в которой проявилась величайшая сила воли нашей партии, ее Центрального Комитета и товарища Сталина, направленная на то, чтобы начало переворота, о котором Ленин говорил в 1919 году,—стало бы полным переворотом сегодня благодаря стахановскому движению. **(Аплодисменты).**

Наше хозяйство плановое, оно не боится кризисов, оно не боится безработицы. Не нажива капиталиста, а удовлетворение растущих потребностей народа — вот цель нашего строя, цель нашего хозяйства, цель нашей работы.

Стахановское движение, которое обеспечивает гигантский рост производительности труда, и, как результат, полное удовлетворение потребностей народа в продуктах, в изделиях и в изделиях доброкачественных и дешевых — дает гигантский рост материального благосостояния страны.

Как в социалистическом соревновании коммунисты и комсомольцы оказались в передовых рядах ударников и достойно выполнили ту авангардную роль, которая возлагалась на них, как на членов славной большевистской партии и ленинского комсомола, так и в стахановском движении коммунисты и комсомольцы не имеют права, не должны отставать. Партийные и непартийные большевики должны показать в стахановском движении всю силу большевизма, силу великого пафоса, дававшего нам не раз замечательные победы в борьбе за освобождение рабочего класса.

Хозяйственные, партийные, профсоюзные организации должны теперь, особенно после Пленума ЦК, еще более квалифицированно взяться за дальнейшее развитие стахановского движения и закрепление его успехов.

Чтобы нам — хозяйственникам, партработникам, профсоюзникам — итти в ногу с ростом страны, с ростом мощи народа и рабочего класса нам надо брать пример с большевистского руководства нашей партии, дающего нам образец повседневной связи с широчайшими трудящимися массами.

Последние несколько месяцев мы являемся свидетелями и участниками особо близкого общения представителей лучших людей народа, проникнутого глубочайшею любовью,— от хлопкоробов Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана до комбайнеров, угольщиков, металлургов, железнодорожников нашей великой советской страны с ЦК партии, правительством, величайшим человеком в мире, с вождем народа — товарищем Сталиным. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Стахановское движение подымает новые пласты передовых людей, наиболее ярко показывает любовь миллионов передовых людей страны к своим руководителям, к вождям партии, к Центральному Комитету партии, к советскому правительству. Так давайте-же, товарищи, на месте, на практике, в жизни — в этом цель обсуждения здесь вопроса о стахановском движении — давайте возглавим это движение практически, будем развивать самокритику, вскрывать недостатки работы, работать так, как работает товарищ Сталин и тогда наше дело будет непобедимым.

Да здравствует стахановское движение, выпестованное нашим великим Сталиным! Да здравствует Сталин! **(Бурные, долго несмолкающие аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают).**

ОТКЛИКИ НА РЕШЕНИЯ ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б)

МИНСК

На всех предприятиях Минска развернулась широкая проработка решений декабрьского пленума ЦК ВКП(б). С огромным под'емом и энтузиазмом встретили рабочие решения пленума. Эти решения вызвали новый под'ем творческой инициативы рабочих и трудящихся масс.

Рабочие минских предприятий активно участвуют в обсуждении и проработке этих решений, выносят ряд конкретных предложений, как лучше реализовать их в условиях своего предприятия. Старые рабочие, лучшие стахановцы подают заявления в вступлении в группы сочувствующих.

ВИТЕБСК

(По телефону от нашего корр.)

На всех предприятиях Витебска вчера и сегодня с большим под'емом проходят митинги о решениях пленума ЦК ВКП(б).

Рабочие единодушно одобряют и горячо приветствуют боевую программу большевистского развертывания стахановского движения, которую дал пленум ЦК партии.

Рабочие в ответ на решения пленума берут на себя ряд конкретных обязательств по технической учебе, по использованию мощности оборудования и поднятию производительности труда.

Обязались выполнить пятилетку в 4 года

БОБРУЙСК. На всех предприятиях Бобруйска состоялись митинги и собрания, посвященные обсуждению решений пленума ЦК ВКП(б). Рабочие швейной фабрики имени Дзержинского в ответ на исторические решения пленума обязались претворить фабрику в стахановскую и выполнить вторую пятилетку в 4 года.

По решению рабочих деревообделочного комбината 30 и 31 декабря на комбинате об'явлены стахановскими днями. В эти дни рабочие обязались выполнить план не меньше как на 230 проц. В стандартном цехе комбината 1, 2 и 3 января проводится стахановский трехдневник.

Уполн. Главлитбела № А—4881.
Тираж 35 тыс. экз.
Ответственный редактор Л. ХЕЙФЕЦ.
Типография им. СТАЛИНА.